

[Arne Larsen.]

bl. a. få indtryk af det ved at læse bilag 6 i vejdirektoratets redegørelse — har man forskellige projekter, der bl. a. indebærer vejbroer over Vejle Fjord og Kolding Fjord. Jeg vil gerne spørge: ved at gå ind for Lyngs Oddelinjen binder man sig da til en sådan linjeføring af motorvejene i Jylland? Hvis det er tilfældet, har vi afgjort vore betænkeligheder. Hvorfor skal vi have motorveje netop her? Kunne det ikke tænkes, at man førte motorvejsnettet vest om såvel Vejle som Kolding og undgik disse broer? Er det ikke rigtigere at lægge den nye motorvej i Jylland lidt længere vestpå i stedet for klods op ad de eksisterende hovedveje?

I alle tilfælde må vi sige, at kan der ikke skabes andre løsninger, er Lyngs Oddelinjen den, som vi finder bedst egnet, uden at vi dermed vil lade os binde til en bestemt linjeføring af den nye jyske motorvej, idet vi mener, at det er et meget stort spørgsmål, som må ses i en langt større sammenhæng. Vejproblemerne i vort land må ikke ses alene ud fra trafiktekniske og vejtekniske synsvinkler, for det drejer sig ikke bare om, hvordan man skal få de flest mulige biler til at rulle på landevejene, men lige så meget om et stykke planøkonomi, om en samlet vurdering af vort lands ressourcer, som muligvis kan tænkes udviklet langs disse trafikårer. Det er altså et samfundsøkonomisk problem af stor rækkevidde.

Det er ganske betegnende, at kortet, der er vedføjet lovforslaget, kun omfatter et ganske snævert udsnit af vejlinjeføringen. Det ville være en fordel, om et lovforslag af denne art kunne ledsages af i det mindste foreløbige betragtninger over projektets betydning i landssammenhæng. Regeringen har for nylig nedsat et landsplanudvalg; det erkendes, at dette næppe endnu kan have nået at trænge dybere ned i de komplicerede problemer, men jeg vil dog gerne sikre mig, at der i spørgsmål af den slags, som vi her behandler, i fremtiden søges foretaget en landsplanmæssig bedømmelse, og at folketinget får lejlighed til også at drøfte forholdene under sådanne synsvinkler. Det gælder så meget mere i denne sag, som jeg har indtryk af, at en af de mere realistiske tanker går ud på at søge fremmet en særlig bymæssig udvikling i det

område af Jylland, hvor trafikken fra de fire verdenshjørner mødes. Hvor skal en sådan bys tyngdepunkt være, hvad betyder linjeføringen herfor o. s. v.? Jeg mener ikke, at den højtærede minister skal svare herpå, men jeg vil pege på denne problematik, som rummer et perspektiv, vi nødvendigvis må beskæftige os med her i tinget, et spørgsmål, der er lige så vigtigt som den investeringsmæssige og trafikøkonomiske vurdering af projektet.

Som tidligere nævnt oprettede regeringen i juni måned dette år et særligt organ vedrørende landsplanlægning med henblik på tilvejebringelse af fastere retningslinjer for planlægningen af sådanne offentlige investeringer, som er af væsentlig betydning for virksomhedernes lokalisering og den fremtidige bydannelse. Der er mange forhold, som griber ind i hinanden, men planlægning er uomgængelig nødvendig. Vi kan ikke overlade alt til kræfternes frie spil, det har medført alt for mange ulykker — man kan blot se på grundprisernes himmelflugt.

Det er givet, at der må samarbejde og samordning til, og vi må snart gøre os klart, hvor vi ønsker egnsudvikling, hvor vi ønsker erhvervsudvikling, og hvor vi ønsker byudvikling. Hvordan skal vore byer se ud, skal det være stjernebyer, eller skal det være samlede, store erhvervs- og byområder? Hvor skal vi sikre de rekreative områder, hvor skal der ske landvinding, og hvordan tilpasses trafikken i hele dette mønster? Det er sådanne helhedsbedømmelser, vi snart må nå frem til. Jeg håber, at den høje regering og vore afgjort dygtige eksperter og embedsmænd finder hinanden i et frugtbart samarbejde og snarest for det høje ting kan fremlægge deres synspunkter.

Som sagt: vi synes, det haster. Det er godt nok at skulle tage stilling til små udsnit af et mønster, snart en bro her, snart en bro dér og snart en hovedvej et eller andet sted; men det ville være dejligt, om man snart kunne få øje på, snart kunne ane hele mønstret.

Ja, med disse bemærkninger og visse reservationer skal jeg anbefale lovforslaget.

Rimstad: Det er vistnok en offentlig hemmelighed, at statsbanerne i de år, der gik forud for bygningen af den første Lille-Bæltsbro, helt realistisk arbejdede med den