

[Asger Jensen.]

man ikke i fuldt omfang udbygger den som motorvej? Så vidt jeg har kunnet forstå — uden dog at kende alle tekniske enkeltheder endnu, formodentlig kan vi få flere tekniske oplysninger i udvalget — vil den udbygning til hovedvej, man nu tænker sig, være en større risiko for færdslen, end hvis det var en egentlig motorvej, man straks byggede. Også af den grund er det vel betænkeligt i vore dage at bygge en vej, der ikke fuldt ud svarer til det krav om trafik-sikkerhed, som må stilles til moderne veje. Dette må vel naturligt rejse spørgsmålet om linjeføring af den endelige motorvej. Det er, som om ministeren her tøver i en ganske usædvanlig grad med at tage stilling til, hvorledes denne linjeføring skal være. Vejdirektoratet afgav allerede i november 1962 en rapport, hvori det synes, at alle relevante oplysninger var med. Hvad mon det er, der gør, at disse oplysninger ikke er tilstrækkelige for den højtærede minister til at tage et standpunkt? Det kan vel ikke være meningen, at det skal være de enkelte partier, der først skal tage standpunkt; det må vel være den højtærede minister, der på regeringens vegne tager initiativet. Det må vel være regeringen, der skal regere og komme med forslag til folketinget.

Da mit parti stemte for loven om hovedveje, gjorde vi det ikke, fordi vi i særlig grad ønskede ting lagt ind under staten; vi gjorde det alene ud fra den opfattelse, at vi syntes, der tiltrængtes større effektivitet, når langvejstrafikken skulle planlægges og gennemføres. Jeg synes jo, ministeren har skuffet noget i den henseende; vi har ikke mærket noget til den effektivitet, som vi havde tænkt os skulle blive en følge af denne lov, hvortil kommer, at vi ikke har fået de for denne planlægning nødvendige lovforslag frem.

Jeg skal ikke, som det ærede medlem hr. Horn sagde, forcere mere, end hvad økonomien kan bære; det er ikke det, jeg har tænkt at rejse krav om; men jeg tror, det er rimeligt, at man nu beder ministeren om at få et lovforslag om linjeføringen. Så vidt jeg har forstået, er alle enige om, at det er meget vigtigt. Lige meget, hvilken opfattelse man har med hensyn til linjeføringen, så ønsker alle — det gælder i særlig grad de store byer, som har planlægningsopgaver

med hensyn til deres veje — at få linjeføringen fastlagt. Det er jo klart, at det er uhyre vigtigt for et stort bysamfund som Århus at vide, hvor en eventuel motorvej skal gå, og hvordan den skal passes ind i byens øvrige trafik; det samme gælder Horsens og andre østjyske byer. De må alle sige: hvordan skal vi kunne planlægge af hensyn til motorvejene, når vi ikke ved, om motorvejen overhovedet kommer til at gå i nærheden af vore byer? Nej, så er planlægning urimelig vanskelig. Derfor synes jeg ikke, folketinget kan blive ved med at tøve. Jeg synes navnlig ikke, den højtærede minister kan blive ved med at tøve; han må komme med et udspil. Både kommunerne og erhvervslivet har krav på at få besked om, hvordan den fremtidige hovedtrafikåre skal være ned gennem Jylland.

Det er da klart, at der i de forskellige grupper er forskellige synspunkter; det er der også i min gruppe. Jeg for min part har ingen tvivl om, at man bliver nødt til at bygge vejene dér, hvor den store trafik er. Der bliver ikke tale om, at vi får råd til at investere på anden måde. Det synes jeg da står helt klart. Men det afgørende er ikke, hvornår man begynder at bygge vejene; det afgørende er at få linjeføringen fastlagt, og det skulle man vel egentlig have mod til at tage fat på nu, da vi alligevel skal blive herinde; når regeringen alligevel ikke ville udskrive valg, så var det vel en af de opgaver, som det var naturligt at tage stilling til før valget.

Axel Sørensen: Det foreliggende lovforslag fremkommer på baggrund af de trafikanalyser, der er foretaget af vejdirektoratet i 1957 og senere år. Denne prognose viser blandt andet, at trafikken over Gudenaen, over den såkaldte Randers bro, i 1962 lå imellem 20.000 og 25.000 motorkøretøjer pr. døgn i juli måned. Efter vejdirektoratets bedømmelse ville en omfartsvej på dette tidspunkt have medført en aflastning på ca. 6.000 køretøjer eller mellem 25 og 30 pct. Med den fortsatte stigning af indregistrerede motorkøretøjer må man forvente, at der i 1968 vil være en daglig trafik over broen ved indkørslen til Randers sydfra i et juldøgn på mellem 30.000 og 35.000 køretøjer, en belastning, der ikke kan afvikles på forsvarlig måde, og som vil genere