

[Horn.] Østeuropa; en port, der i dag er mere eller mindre spærret af de to pagtmure, som forhåbentlig kan nedbrydes, så det europæiske kontinent i sin helhed kan blive et bevægelsesfrit område. Ved drøftelserne i november 1955 om de nævnte sundbroer i det sydfynske område var det for Svendborg amt og de langelandske kommuner en forudsætning, at færgeruten over Langelandsbæltet kunne få sit endepunkt på Lollands-siden overført fra Nakskov og til Tårs, sådan som det nu her er foreslået.

Under finansudvalgets besigtigelse af projektet sidste sommer var der stor interesse fra udvalgets side for projektet, hvorefter jeg kunne give grønt lys for, at vejdirektoratet kunne forberede dette forslag. Jeg takker ministeren for, at han har fulgt denne linje op.

På samme måde som for det københavnske område vil dette anlæg forøge effekten for de allerede investerede penge i bro- og vejanlæg i Svendborg amt og på Fyn i øvrigt. Foruden en afkortning af sejltiden vil man kunne få flere frekvenser med de samme færger, hvorved man opnår en større nyttevirkning af investeringen i færgematerialet, hvilket flere af vore mindre, private færgeselskaber landet over har hårdt brug for.

Nakskov er naturligvis lidt bekymret ved at skulle af med den traditionsrige færgeforbindelse, men når det endelige vejanlæg ad åre er gennemført, vil Nakskov opnå store fordele for sin hymæssige udvikling, når de tilsluttende vejanlæg er gennemført, sådan som det er tænkt, og flytningen er sket til Tårs.

Foruden at Jylland får fordele af projekterne i Maribo amt, vil hovedlandet også få en betydelig forbedring af sit vejnet, som det er foreslået i § 3 at ministeren bemyndiges til at lade projekterne osv., en omfartsvej syd om Ikast og Herning, et stærkt trafikeret afsnit af hovedvej A 15, og ad åre vil vi så blive stillet over for et forslag om bevillinger til disse anlæg.

Endelig bemyndiges ministeren for offentlige arbejder til at opklassificere en del af den såkaldte Ringvej B 4 som hovedlandevej, som det er nævnt i forslaget; det er en absolut hensigtsmæssig løftning af dette vejanlæg.

Vi kan altså tilslutte os lovforslaget, men

jeg vil gerne gøre et par almindelige bemærkninger om den økonomiske side af disse anlæg. Når vi nu giver disse bemyndigelser til projektering m. v. og senere bevillinger til projekternes gennemførelse, så forudsætter vi naturligvis, at anlæggene er prioriteret ud fra en trafikøkonomisk vurdering, og med mit kendskab til vejdirektoratet kan jeg sige, at det er meget effektivt, og der findes et godt arbejdsklima, så dér får man en god arbejdspræstation. Alligevel er det jo sådan, at prioriteringen af disse opgaver ud fra en trafikøkonomisk vurdering kan være vanskelig. Jeg vil derfor henstille til ministeren, og det gælder for øvrigt regeringen i almindelighed, at arbejde videre for den tanke, som jeg nogle gange har fremført her i tinget, at vi burde have et transportøkonomisk forskningsorgan, som i et nordisk samarbejde kunne tage sig af alle de transportøkonomiske vurderinger, der er brug for inden for de forskellige transportsektorer, vi har her i landet. Vi kan jo ikke forvente, at vejdirektoratet med alle de opgaver, som strømmer ind til det, kan gå i dybden med alle disse ting, og det er mange penge at tjene, tror jeg, ved at lave et sådant organ.

En anden ting, jeg gerne vil nævne, helt for egen regning, er et problem, som også hører sammen med den økonomiske side af udbygningen af vore veje. I de seneste år har vi set ønsker fra vogtmændenes side om, at vore landevejs forbedres, så vi kan gå op til 10 tons akseltryk eller derover. Det koster jo adskillige penge, jeg vil anslå, at udgiften ved en sådan udbygning af vore landeveje i almindelighed vil ligge omkring 20 kr. pr. m², så det er beløb af en anelig størrelse, der er tale om, når der skal skaffes penge hertil.

Nu er der vel efterhånden almindelig enighed om at følge det svenske system — vi har i hvert fald i Nordiske Råd været inde på den tankegang, og jeg har forstået, at man fra alle sider for, så vidt er enig herom — at hver ting skal svare til sine egne kostner, som svenskerne siger. Jeg vil tro, at man kunne indse det rimelige i, at hvis vi følger det princip, så må de, som forlanger, at vi skal lave en vejudbygning af den karakter, også betale, hvad det koster, de påfører jo samfundet en omkostning. Vi kender systemet fra vore elværker med for-