

[Helmberg.]

af ministeren; jeg ved ikke, hvordan det føles at være minister, når man skal være chef for udførelsen af et milliardprojekt, som man jo egentlig er imod; men vi kunne jo begynde nede ved Vejleprojektet, og jeg vil gerne høre ministerens mening om det. Jeg forlanger absolut ikke noget bestemt svar, men jeg beder altså ministeren nøje overveje udviklingen her.

Og så til sidst om lovforslaget: det betragter jeg som velbegrundet i sin helhed, og så kan vi jo kigge på i udvalget, om der er andre strækninger, vi skal tage med.

Skovmand: Det lovforslag, vi her behandler, er på en række punkter udtryk for en praksis, der er lige så beklagelig, som den er utilfredsstillende for administrationen, folketinget og samfundet som helhed. Det er en praksis, som skiftende trafikministre har ansvaret for, og det er indlysende, at den nuværende minister for offentlige arbejder, hr. Guldborg, ikke har haft mulighed for at ændre denne praksis i løbet af de 5 uger, der var til rådighed inden 15. marts. Men det ville være uheldigt, om lovforslaget på alle punkter blev vedtaget i sin nuværende skikkelse. Dersom det sker, vil folketinget være gået ind for ekstraudgifter til motorveje på flere hundrede millioner kroner uden at vide, hvor stort behovet egentlig er for disse veje, uden at vide, hvilke følger anlægget af disse veje vil få for andre vejes trafikbelastning og for det storkøbenhavnske områdes planlægning, og uden at vide noget om, hvordan det fremtidige vejnet skal se ud.

Disse bemærkninger skal ikke opfattes som vendt mod selve motorvejstanken. Disse motorveje betyder en væsentlig forøgelse af færdselssikkerheden, og de er i stand til at afvikle en langt større trafik end de sædvanlige veje, noget, vi i høj grad får brug for, når biltallet om få år er blevet 2-3 gange så stort som i dag. Hvis vi havde råd til det, skulle hver eneste vej af betydning indrettes som motorvej,

men vi må se i øjnene, at vi endnu ikke har råd.

Under den finanspolitiske stramning, vi netop har set i dag, er selv en så afgørende investering som Køge Bugt-banen blevet skåret ned med 12 mill. kr. Tilsvarende nedskæringer vil vi formentlig komme ud for i fremtiden, og det betyder, at vi ikke alene må foretage omhyggelige overvejelser af, hvilke investeringsopgaver vi skal gå i gang med, vi må også gøre os klart, hvilke opgaver der i givet fald skal have første-prioritet og dermed skånes for nedskæringer.

Dette krav er ikke opfyldt i det foreliggende lovforslag. Man har stillet forslag om bygning af en række motorvejsstrækninger, men man har ikke angivet, hvilke strækninger der er de vigtigste. Dersom der bliver tale om nedskæringer, kan man altså risikere, at de bliver fordelt over alle vejstrækninger på én gang, så ingen af dem bliver taget i brug foreløbig. Det må også umiddelbart vække forundring, at man ikke fra vejdirektoratets side søger at anlægge nogle af vejene i et hurtigere tempo end de 5-6-7 år, der er tale om for de flestes vedkommende. Det ville give en samfundsmæssigt bedre udnyttelse af de foreliggende midler.

Der er grund til at være tilfreds med det foreslåede anlæg af et stykke af sydmotorvejen og af hovedvejen fra Halsted til Tårs på Vestlolland. Det er veje, der er brug for, og som snarest muligt må sættes i gang. Derimod forekommer det ikke helt indlysende, at forlængelsen af Helsingørvejen skal sættes i gang allerede nu. Det skal indrømmes, at den nordlige del af Helsingørvejen er af meget dårlig kvalitet og har meget ringe oversigtsforhold, hvilket formentlig er hovedårsagen til det store antal ulykker på vejen. Men dette alene berettiger ikke til, at man allerede nu ofrer de over 100 mill. kr., det vil koste at gøre strækningen til motorvej. Billigere løsninger måtte indtil videre kunne komme på tale, f. eks. pletvis udbedring af vejen, hastighedsbegrænsninger og en forøget indsats af færdselspoliti. Det må huskes, at