

[Ministeren for offentlige arbejder.]

ste har vi i de seneste år kunnet konstatere, at hverken bilparken eller trafikken vokser helt så stærkt som efter de prognoser, planen bygger på. Der er flere årsager hertil; nogle er af forbigående karakter, medens andre utvivlsomt er et udtryk for varige afvigelser mellem prognosen og virkeligheden.

Til dette kommer imidlertid — og det er vigtigt i denne sammenhæng, måske det vigtigste — at hvis vi gennemfører den trafikpolitiske kursændring, som der lægges op til her i dag, og som vi allerede er midt i, og hvis vi selv tror på, at denne politik vil få de virkninger, vi siger den vil, får dette uundgåeligt konsekvenser for vejtrafikens størrelse. Så bliver vejtrafikken mindre, så bliver behovet for nye veje mindre — og det var jo netop en væsentlig del af meningen med det hele.

Man vil måske indvende imod det, jeg har sagt, at en sådan politik kan indebære en risiko for, at vejstandarden her i landet vil falde. Sagt med andre ord, at der kan være fare for, at bilerne på visse tider af året eller døgnet, når trafikken er tættest, ikke kan komme så hurtigt frem, som hvis man byggede flere veje. Det vil jeg da ikke bestride. Vi kan godt komme ud for flere situationer — midlertidige eller mere varige — hvor trafikken kommer lidt langsomt frem. Men hvor stor er ulykken egentlig ved det? Det kunne jo bl. a. animere én og anden til at lade bilen stå og tage tog eller bus. Og hvem har egentlig fastslået, at de hidtidige normer var de absolut rigtige?

Tingets medlemmer er alle bekendt med den oprøvning af tidligere standarder og normer, som vi over et bredt felt er blevet tvunget ud i i disse år. Vejnormerne, herunder kravene til at kunne komme hurtigt frem under alle forhold, kan vi ikke holde uden for denne omvurdering. Der er sandt at sige adskillige områder, hvor en reduktion af normerne er nok så svær at bære som på vejområdet.

Jeg kan derfor ikke acceptere, at en standardforringelse for vejtrafikken i sig selv skulle være noget vægtigt argument imod den mere tilbageholdende vejbygningspolitik, jeg må gøre mig til talsmand for.

Selv om vore teknikere og landskabsarkitekter er blevet endog særdeles dygtige til at

indpasse vejanlæg i landskabet, og selv om vi har ofret og fortsat vil ofre store beløb med dette formål, kan det dog ikke ændre på det forhold, at det i de fleste tilfælde ikke er nogen lykke, hverken set fra et æstetisk synspunkt eller set i forhold til de omkringboende, at skulle føre et nyt stort vejanlæg gennem et område. Alt andet lige tror jeg derfor, det vil være en fordel, om vi kan klare os med noget færre veje. Herved kan vi blandt andet også begrænse de alvorlige problemer, som det store vejbyggeri skaber for landbrugserhvervet, herunder også i forbindelse med jordomdelingsproblematikken.

Såfremt man er enig i den grundholdning til vejpolitikken, jeg har formuleret her, bliver det nødvendigt over en bred front at tage de eksisterende vejplaner og -projekter op til nyvurdering. Heri ligger en betydelig opgave og en stor udfordring til vore vejplanlæggere og vejbyggere, en udfordring, som jeg er overbevist om at de kan tage op. Vi kan nemlig ikke i denne situation blot holde fast ved de planer, der tidligere — og under helt andre trafikale og økonomiske forudsætninger — blev lagt, og så bare skyde anlægstidspunkterne 5, 10 eller 15 år ud i fremtiden. Det ville føre til åbenbart urimelige resultater med overdimensionerede anlæg visse steder og manglende gennemførelse af øjeblikkeligt nødvendige forbedringer af vejnettet andre steder.

Den ændring af tidligere planer, som bliver nødvendig, og som vi er i gang med, vil utvivlsomt få en meget blandet modtagelse rundt omkring på de steder, hvor de rent praktiske og meget håndgribelige følger vil vise sig. F. eks. tror jeg, at nedtrappingen af den oprindeligt planlagte indføring af Lyngbyvejen til det projekt, som nu udføres, er blevet meget positivt modtaget. Et andet eksempel er den hidtil planlagte sydlige motorvejslinje over Amager, som jeg senere i denne samling vil foreslå ophævet.

Omvendt er der heller ingen tvivl om, at man andre steder vil føle skuffelse over, at et anlæg, som man havde ventet at få og måske indrettet sin planlægning efter, flyttes, bliver mindre, end man troede, eller måske slet ikke kommer. Derved føles en skuffelse. Vi må imidlertid se helt nøgternt på disse ting og erkende, at skulle vi indfri alle de forventninger, der tidligere er skabt,