

[Niels Ravn.]

og det er da udmærket, at vi har fået denne tunnel — og så siger ministeren i sin fremsættelsestale:

„med de umiddelbart tilsluttende motorvejsanlæg.“

Der skal i høj grad lægges tryk på ordet „umiddelbart“, for sandheden er vel den, at vi faktisk har fået tunnelen, men vi mangler tilkørselsvejene, og det gælder såvel i syd som i nord. Det er beklageligt ved den slags store trafik anlæg, at man ikke kan få tingene til at følges ad, således at de vejanlæg, der er nødvendige for, at et sådant stort anlæg som Limfjordstunnelen virkelig kan udnyttes, ikke er færdige samtidig med tunnelanlægget. Indtil det sker, er betydningen af tunnelen desværre begrænset.

Ned gennem Jylland kommer vi så til området Skanderborg-Århus, og det er klart, at her er et af de områder, hvor hovedvej A 10 i særlig grad trænger til aflastning. Forslaget herom kan jeg kun give udtryk for tilfredshed med. Der står i bemærkningerne, at man i de nærmeste år vil fortsætte sydpå til Horsens og så koble motorvejen ind på A 10 et sted mellem Horsens og Vejle, hvorved vi får en udmærket forbindelse Vejle-Århus, og det er jo rigtigt.

Vejleområdet forbigås i tavshed. Det forstår jeg også. Der er uafklarede problemer. Jeg beder om, at man snarest får disse problemer afklaret, for er der, som jeg var inde på i indledningen, store gennemfartsproblemer i Kolding, så er de faktisk ikke mindre i Vejle. Derfor må vi snarest også se at få klaret tingene op i Vejleområdet med hensyn til linjeføringen såvel af motorvejen som af de øvrige tilsluttende hovedlandeveje.

Vi har også problemet, der er diskuteret mange gange: om vi når til grænsen, samtidig med at tyskerne når derop; det kan vel være tvivlsomt. Jeg ved ikke, hvordan man ser på dette spørgsmål. Det er jo, når man ser på de midler, der er til rådighed,

ikke store beløb i relation til det, der skal bruges, hvis vi skulle kunne klare alle problemer på én gang; det ved vi at vi ikke kan, men det ville jo være beklageligt, hvis vi i en længere årrække skulle have den tyske motorvej ført op til grænsen og så måtte savne stykket i Sønderjylland op til det anlæg, som dette lovforslag nu giver mulighed for at få bygget.

Går vi til Fyn, ser det jo nogenlunde ud: Desværre bliver det stykke, der skal aflaste gennemkørslen i Odense, det sidste, og det er også det længste. Der er vel ingen mulighed for at tage det etapevis, stykket fra Korsebjerg til Hjulby; der er jo jernbanen imellem. Her kommer motorvejen, så vidt jeg kan skønne, til at forløbe syd for jernbanen, og det bliver svært på denne strækning at lave det etapevis, så vidt jeg kan skønne.

Går vi til Sjælland, skrider motorvejsarbejdet jo også fremad. Vi mangler stadig det store stykke midt på Sjælland fra Skovse til Ølby. Jeg ved ikke, hvornår man kan gå i gang med dette arbejde, men vi må håbe, det kommer inden så længe.

At man nu projekterer Vestmotorvejens indføring til Enghavevej, kan jeg give tilslutning til. Jeg kan kun i denne forbindelse give udtryk for et lille hjertesuk over, at man stadig endnu ikke har afklaret de interne trafikproblemer her i København. Der er grænser for, hvor længe vi kan blive ved med at føre motorveje såvel fra syd, vest som nord ind til bykernen, og så lade trafikken fra disse motorveje sive ud i det bestående gadenet. Det er en uholdbar tingenes tilstand. Vi må snarest se at få afklaret, hvorledes de interne københavnske motorvejsproblemer skal løses. Jeg håber, at denne afklaring må komme inden alt for længe.

Men ser vi på de midler, der er til rådighed årligt, og sætter det i relation til det motorvejsprogram, vi i virkeligheden har, de motorveje, vi mangler i dag, ja, så er det jo i allerhøjeste grad et fremtidsperspektiv. Der er et gammelt ordsprog, der siger, at