

[Bilgrav-Nielsen.]

vil nå frem til en endelig fastlæggelse, og at vi snart må se et lovforslag; jeg minder om, at man allerede i 1962 pegede på, at denne strækning var en af de allervigtigste.

Jeg må måske i den forbindelse gøre opmærksom på problemet med hovedvej A 18, hvor strækningen fra Give ned til Vejle allerede i 1962 blev foreslået omlagt, inden man gik i gang med de andre problemer på den østjyske motorvej. Også dette problem er udskudt, men det er dog ikke anderledes, end at hvis ministeren finder baggrund derfor og anledning til det, kan det genoptages, eventuelt ved et ændringsforslag fra ministeren, eller den kan allerede nu bebudes i lovforslags form til næste år.

Et andet problem, som også dukker frem, når man forsøger at sammenligne lovforslaget med direktoratets opstilling af problemerne i 1962, findes ved Århus. Her peger man på, at en af de allervigtigste strækninger er motorvejens etablering vest om Århus. Men nu får vi altså en strækning forelagt, som stopper umiddelbart sydvest for Århus. Man kan nok spørge, om det ikke vil skabe store trafikproblemer i Århus by, på samme måde som det allerede har været nævnt vi er på vej til at gøre det her i København.

Jeg synes, der er grund til at sammenholde disse ting for at få et billede af, hvordan det forholder sig. Jeg er klar over, at det, som direktoratet foreslog i 1962, meget vel kan være forældet. Jeg har forsøgt at tage højde for noget sådant ved at se efter i vejdirektoratets trafiktællinger, og hvis jeg forsøger at sammenligne de dér foreslåede strækninger med de strækninger, jeg her har været inde på, bekræftes jeg i min opfattelse af, at direktoratet allerede i 1962 havde ret i den etapevise udbygning, som det foreslog.

Hvis man f. eks. går til et par tællestationer på den sønderjyske strækning, f. eks. på strækningen mellem Haderslev og Kolding, hvor direktoratet har opstillet et tælleapparat ved Taps, så ser man, at på dette sted er der en årsdøgntrafik på godt 8.000, hvor man på den strækning, man nu foreslår etableret mellem Skanderborg og Århus, har en årsdøgntrafik på knap 7.000. For julidøgntrafikken er tallet ved Taps mellem Kolding og Haderslev 12.400 og mellem Århus og Skanderborg 8.700. Jeg kunne også nævne strækningen mellem Haderslev og Åbenrå, hvor

man tæller ved Genner. Også her er julitallet oppe på 12.000, lige ved 13.000, og årsdøgn-tallet er oppe på 8.000. Den slags sammenligninger bliver vi nok nødt til at gøre. Jeg indrømmer, at der også i en sammenligning må indgå en vurdering af vejens beskaffenhed, men netop hvad angår de steder, jeg har nævnt, Taps og Genner — og jeg kunne også nævne Christiansfeld — ved vi i hvert fald, at vejens beskaffenhed ikke kan trække ned i henseende til at prioritere disse strækninger højt.

Jeg har gerne villet nævne disse ting, fordi jeg føler, at hvis vi skal kunne bedømme et lovforslag, som indeholder forslag om et par strækninger, er vi nødt til at have et bredt grundlag at bedømme det på, og jeg ville egentlig gerne, hvis vi i udvalget kunne få et nyere materiale fra vejdirektoratet end rapporten af 1962. Jeg tror, det ville være gavnligt, hvis vi kunne se disse ting i sammenhæng.

Endelig må jeg i forbindelse med disse tællinger pege på, at vejdirektoratet har opstillet i hele landet, jeg tror mere end 100 af disse tælleapparater — man har f. eks. 6 på Bornholm — men man har ikke fundet anledning til at stille ét op på strækningen mellem Vejle og Fredericia. Jeg er tilbøjelig til at tro, at hvis vi sammenholder trafiktallet mellem Vejle og Fredericia med de trafiktal, vi har på de 3 hovedlandeveisstrækninger, som går ud nord for Vejle, så vil vi se, at det sted på den østjyske motorvej, som er mest udsat og mest trænger til en forbedring, netop er Vejleområdet. Det understreges jo også af ministeren i det bilag, som vi fik i trafikudvalget i september måned, hvor ministeren fastslår, at forholdene i dette område er forværret yderligere, siden vejdirektoratet i 1962 kom med sin rapport.

Så meget om dette. Jeg håber altså, at vi kan få en ny rapport over, hvordan vejdirektoratet tænker sig disse ting gennemført, så vi kan vurdere det hele i sammenhæng. Jeg tror også, at det nye trafikudvalg i folketinget kunne have glæde af at besøge disse områder. Navnlign tror jeg, at man ved at se på problemerne i Vejle hurtigt ville blive klar over, at der her er et overordentlig stort problem.

Til sidst vil jeg gerne stille et spørgsmål til ministeren, i og for sig foranlediget af ministeren selv, idet det ret hurtigt efter regering-