

[Bilgrav-Nielsen.]

gens tiltrædelse blev bebudet, at man havde visse tanker om udflytning af forskellige institutioner fra Københavnsområdet. Man nævnte bl. a. vejdirektoratet, og man nævnte, at udflytningsstedet skulle være Vejle. Jeg kunne godt lide at høre, om trafikministeren er kommet videre i sine overvejelser i så henseende.

Arne Larsen: Det lovforslag, vi behandler nu, drejer sig om anlæg af et par nye motorvejsstrækninger: i henhold til lovforslagets § 1 bl. a. en motorvejsstrækning vest om Kolding fra Harte ned til Ødis landevej, en strækning på 10 km, som i henhold til lovforslaget er budgetteret til ca. 65 mill. kr.

Der er én ting, der undrer mig meget, og det er, at vi skal have en anlægstid på 6 år for en stump motorvej på 10 km. Jeg ved ikke, om ministeren nærmere kan begrunde, hvorfor det skal tage 6 år at lave en motorvej på 10 km. Jeg synes ærlig talt, det er lidt horribelt.

Ligesom andre ærede ordførere har været inde på det, vil jeg spørge: er det virkelig meningen, at vi her i folketinget skal lovgive for motorvejsstrækninger på 10 og 20 km ad gangen? Fra Lille-Bælt til Bramdrupdam har vi lovgivet for én strækning, fra Bramdrupdam til Harte for nr. 2 og nu fra Harte til Ødis landevej for nr. 3, og så kommer vel én fra Ødis landevej videre sydpå til Haderslev som nr. 4 og 5, og som nr. 6 kommer så de efterfølgende; er det virkelig en måde at planlægge motorvejsbyggeri på her i landet, at vi skal have bidder af den størrelse og så en anlægstid på 6 år? Ja, jeg fatter faktisk ikke meningen med dette her.

Ligesom andre ordførere har jeg tidligere advaret mod den linjeføring i Vejleområdet, som var planlagt i henhold til vejdirektoratets planer, og jeg vil meget gerne efterlyse: hvad sker der egentlig, er der andre planer under udvikling, og kunne vi ikke snart få løftet sløret for, hvornår der sker noget i Vejleområdet?

Den anden strækning er også et led i den østjyske motorvej, nemlig fra Skanderborg og ind mod Århus; her er vi dog oppe på en strækning på 20 km, det er dog altid lidt mere. Men også her bemærker man, at anlægstiden er 7 år. Summa summarum skal vi altså i dag lovgive for 30 km motorvej

med en anlægstid på mellem 6 og 7 år, og man kan jo hurtigt finde ud af, hvor meget det er pr. år: det er sådan noget som 4-5 km, altså ikke store sager.

Dertil kommer udgifterne, som er budgetteret til 195 mill. kr. eller rundt regnet 6½ mill. kr. pr. km, eller 6.500 kr. pr. løbende m. motorvej. Det er en god bid penge, og man forstår vel, at der må være nogen, der har en temmelig god fortjeneste på anlæg af motorveje her i landet. Jeg vil gerne spørge, om det aldrig har strejft ministeren eller vejdirektoratet, at de selv skulle forestå vejbyggeriet, at staten selv skulle optræde som vejbygger; jeg tror ærlig talt med de priser, der her er opgjort, at det kunne gøres noget billigere.

Jeg vil i det hele taget gerne efterlyse noget mere plan, og at ministeren eventuelt hvert år, når han fremsætter vejlovsforslag, ligesom løfter sløret for, hvad der skal ske i de kommende år, for der er mange ting, som tilsyneladende er uafklarede, eller som ikke står klart for folketingets medlemmer, og det ville være rart at få et samlet overblik i alle tilfælde en gang om året over, hvad man forbereder.

Med hensyn til motorvejsstrækningen ind til Århus har jeg min meget, meget store tvivl om, at det er rigtigt at lægge den sådan, som man nu agter at gøre det: man vil køre frem mod Viby, og derfra er det så meningen at man skal helt ind i Århus bycentrum. I det hele taget er det at føre motorveje ind i bycentre efter min opfattelse en vederstyggelighed; jeg skal komme tilbage til problemet om lidt i anden forbindelse.

Den projektering, som foreslås i henhold til § 2, Århus-Grenå landevejen, forstår jeg fuldt ud: det er nødvendigt, at strækningen fra Skødstrup til Tåstrup omlægges, og der er også rimelighed i, at den bliver udlagt som motorvej.

Men så kommer problemet med Vestmotorvejen i København, den nordlige gren og dens indføring i centrum. Her vil man altså have projekteringstilladelse til at videreføre Vestmotorvejens nordlige gren fra Københavns bygrænse ved Vigerslev ind til Enghavevej. Her vil jeg ligesom hr. Niels Ravn efterlyse: hvad er egentlig meningen, hvilken sammenhæng og hvilket system af motorveje, motorgader og primærgader skal vi have i København? Kan vi da ikke snart