

[Horn.]

gionale, vejnævnet og fredningsmyndighederne, kan vi altså anbefale disse ting til en velvillig behandling og senere vedtagelse her i tinget.

Jeg vil hertil yderligere føje den enkelte bemærkning, at det har været glædeligt at konstatere, at man fra vejmyndighedernes side mener at have kunnet konstatere fordele ved fastprissystemet. En anden ting, der er lidt mere usikkerhed om, er, når det fra amtskommunernes side nævnes, at motorvejskontorerne synes at vokse sådan lidt efter Parkinsons lov. Jeg nævner det, fordi jeg vedkender mig en væsentlig del af ansvaret for denne ordning, men det har jo hele tiden været forudsætningen, at når man gik over til denne nyordning med deling mellem staten og amtskommunerne, skulle der ikke sammenlagt være større behov for vejteknikere i de to organer, end der hele tiden har været, bortset fra naturligvis hvis man vil fremme projekteringen og anlæggene, så skaber det i sig selv et behov. Jeg nævner det, fordi ministeren har her et ansvar efter det tilsagn, vi har givet i sin tid fra partiernes side her i tinget, og det er kedeligt, hvis der skulle være noget om — hvad jeg altså ikke tror, fordi jeg i allerhøjeste grad har tillid til de folk, der er ledere af statens motorvejskontorer — at der er flere folk, end der er behov for. Nu har jeg nævnt det, for at man ikke skal sige, at vi aldrig senere har kontrolleret, hvad der er sket på området.

Sluttelig vil jeg gerne sige, at i ministerens fremsættelsestale blev der nævnt nogle af de aktiviteter, som er i gang. Der nævnes også den, som der oftest tales om i bladene, en af de indre ringveje i København, nemlig Godsbaneringen. Jeg gør ministeren opmærksom på, at da det tidligere trafikudvalg var ude at se på linjeføringen her, tror jeg nok, at der var en betydelig skepsis over for det anlæg. Jeg nævner det bare, for at man er klar over, at det er noget, man skal overveje nøje, inden man kommer med et forslag i så henseende her i tinget.

Niels Ravn: Som de tidligere ordførere har været inde på, står vi her med et lovforslag, der er delt op i tre hovedafsnit, og jeg skal sige lidt om dem alle tre.

Det første er jo en delvis bygning af en

motorvejsstrækning fra den nye motorvej Snoghøj-Kolding fra Nr. Stenderup frem til Vejle Fjord og med den meget omdiskuterede bro over fjorden. Der er et meget stort behov for at få denne nye vejstrækning bygget. De trafikale forhold i Vejle by er efterhånden af en sådan beskaffenhed, at vi hver eneste sommer i visse perioder oplever helt totale trafiksammenbrud. Det er også i overensstemmelse med de lokale myndigheder, at man har valgt løsningen med broen over fjorden. Jeg skal da ikke skjule, at jeg på et tidligt tidspunkt i og for sig har været tiltalt af at søge frem imod en mere vestlig løsning, men den var det ikke muligt at samle enighed om på det pågældende tidspunkt, og da det er et meget presserende problem, må vi have det løst. Nu foreslår man det altså løst på denne måde, og det kan jeg også på det konservative folkepartis vegne give tilslutning til.

Der er andre store og presserende opgaver i Vejle-området, dels i selve Vejle by, dels forlægningen af hovedvej A 18. Men trafikudvalget havde jo på en rejse, vi foretog for et par år siden i Jylland, en samtale med Vejle by ved borgmesteren og amtet repræsenteret ved amtmanden, og da fremførte de begge, at de havde disse tre store ønsker: dels motorvejens bygning med en bro over fjorden, dels en ny gennembrudsvej i Vejle by og dels forlægning af hovedvej A 18 vest om Vejle. Men ved en drøftelse med dem fik vi også klart udtryk for såvel fra Vejle bys side ved borgmesteren som fra amtets side ved amtmanden, at skulle man prioritere, og det skal vi jo, så ville den løsning, der nu foreslås her, være den, der ville hjælpe mest og give den største aflastning for de store problemer, som vitterlig findes i Vejle by. Også ud fra dette kan jeg hilse den løsning, der nu foreslås, med tilfredshed.

For selve motorvejsstykkets vedkommende er det altså foreslået, at det kun skal være en delvis løsning i første omgang med en 2-sporet vej, idet jeg forstår det på den måde, at det kun er selve vejbanen, man udskyder, mens resten skal laves straks, det gælder såvel jordarbejdet som de nødvendige bro- og tunnelforbindelser. Derved skulle man spare 20 mill. kr. ud af en anlægsbevilling på 265 mill. kr. Jeg tør ikke sige, at det ikke kan være fornuftigt, for vi skal jo spare, hvor spares kan. På den anden