

[Arno Larsen.]

Nr. Stenderup-Vejle Nord mod Lille-Bælt. Vi er enige i, at disse drøftelser eventuelt kan fortsættes, men det er nok nødvendigt at se lidt nærmere på, hvad der allerede måtte være sket af motorvejsanlæg derovre i området, før man laver denne beslutning om, hvis det i det hele taget kan lade sig gøre.

Vi er enige i det stillede ændringsforslag om udbygning af hovedlandevejen mellem Hjørring og Hirsthals, og tilbage er så kun det problem, som hr. Guldberg har rejst her. Vi er ganske enige i, at spørgsmålet om den jyske motorvejs linjeføring i Århus-området er meget prekært, og at vi snarest muligt må have en endelig løsning af det. Der er foretaget undersøgelser, og trafikudvalget har været på besigtigelse derovre for 1 eller 1½ år siden, så der må være tilvejebragt den fornødne afklaring i det spørgsmål. Derfor ønsker vi også problemet rejst til endelig løsning i forbindelse med dette lovforslag.

Med disse bemærkninger endnu en gang tilslutning til det fremsatte lovforslag.

Poul Nielson: Jeg vil gerne kommentere spørgsmålet om en ændret linjeføring af den østlige gren af motorvejene ovre i trekantområdet. Det er noget, som stort set allerede er fastlagt, men som efter kommunesammenlægningen og den øgede planlægningsindsats i området har fået ny aktualitet. Det skal ikke være nogen hemmelighed, at det er et forsøg på fra min side at varetage meget udtalte og klare lokalinteresser i forbindelse med dette spørgsmål, når jeg rejser sagen om en ændret linjeføring.

Problemet er, at Fredericia ligger ude på en halvø og derfor er tvunget til at vokse vestpå. Det betyder, at selv om motorvejsstrækningerne ligger et stykke væk fra det, der i dag er bykernen, vil en linjeføring som den, der nu er foreslået af vejdirektoratet, meget hurtigt genere byens udvikling.

Der er desuden det forhold, at området er gennemskåret af kommunikationslinjer, hvor støjområder i forbindelse med motorvejene og områder i forbindelse med højspændingsledninger og banestrækninger osv. giver meget store problemer for en harmonisk byudvikling.

Der er endvidere tale om, at to bysamfund, nemlig Herslev og Tauloy, bliver inde-

spærret på begge sider af motorvejsgrenene, hvis ikke linjeføringen bliver flyttet vestover.

Endelig — og det mener jeg er det stærkeste argument for en ændret linjeføring — vil Elbodalsens rekreative værdi blive slået i stykker, hvis man endnu et sted gennemskærer denne smukke dal. 9-10 overføringer vil være nødvendige, hvis man vælger den nu foreslåede linjeføring, hvorimod vi ellers vil kunne klare os med 1 eller 2. Omkostningerne vil være mindre ved anlæg af en kortere strækning end den, der nu er foreslået, og man vil i alt kun skulle bruge 1,8 minut mere fra Vejle til Lille-Bæltbroen; dette er ikke så afgørende en forskel, at vi skal ødelægge området af den grund.

Det er ikke ret meget, der allerede er lavet. Hr. Niels Ravn var inde på, at det var det, der var problemet. Vi skal passe på ikke at spare på skillingen og lade daleren rulle i forbindelse med et anlæg af disse dimensioner. Jeg håber på, at vi kan få en helt fordomsfri vurdering af problemet i de videre drøftelser, og jeg er glad for, at udvalget er indstillet på at komme over og se på området og høre de lokale myndigheders argumentation. Jeg takker for det, der indtil nu er sket i sagen.

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Jeg vil gerne takke ordførerne for deres bemærkninger her ved andenbehandlingen af lovforslaget om en række hovedlandevejsstrækninger og også takke for det stedfundne udvalgsarbejde, som sammen med de ændringsforslag, der er tiltrådt, utvivlsomt har medført, at lovforslaget i dag foreligger i en væsentlig bedre skikkelse, end det oprindelig var tilfældet.

Man har rejst som et nyt spørgsmål, idet man har brugt lovforslaget som basis for at rejse dette spørgsmål, linjeføringen øst eller vest om Brabrand Sø. Man må vel nok holde for i denne forbindelse, at den hidtidige debat, i hvert fald den del af debatten, som er foregået her fra folketingets talerstol, i et vist omfang har været en skindebat, idet man ikke har inddraget de økonomiske relationer, der ligger bag ved spørgsmålet om de forskellige linjeføringer, herunder de løfter, der relativt håndfast er givet Århus kommune vedrørende finansieringen af forskellige former for linjeføringer og disses kvali-