

lem ministeriet og Præstø, Roskilde og Sorø amtsråd var truffet af tale om oprettelse af et centralt statsligt motorvejskontor placeret i Næstved. Dette kontor var oprettet på baggrund af de gode erfaringer, man havde indhøstet ved projekteringsarbejdet vedrørende den jyske motorvej, der var foregået ved vejdirektoratets kontor i Viby. Det nye kontor skulle forestå de videre arbejder vedrørende strækninger af Vestmotorvejen og Sydmotorvejen.

Ved 1. behandlingen fik lovforslaget en velvillig modtagelse. En del af ordførerne benyttede lejligheden til videregående betragtninger.

*Niels Ravn* (KF) mente, at linjeføringen i Vejleområdet snarest burde afklares. Han kunne give sin tilslutning til, at man projekterede Vestmotorvejens indføring til Enghavevej, men man burde snarest se at få afklaret, hvorledes de interne københavnske motorvejsproblemer skal løses. Han håbede, at det ville lykkes at få en anden fordeling af midlerne til vejbyggeri, sådan at et større beløb kunne stilles til rådighed for motorvejsbyggeri. Endelig fremhævede han, at for det konservative folkeparti var en Store-Bælts bro en af de primære opgaver.

*Bilgrav-Nielsen* (RV) sammenlignede det fremsatte forslag med den rapport, som i 1962 blev afgivet af vejdirektoratet. Der blev dengang peget på, at de vigtigste strækninger af den jyske motorvej var strækningen fra Lille-Bæltsbroen ned vest om Kolding til umiddelbart nord for Haderslev. Der manglede endnu strækningen fra Ødis landevej til umiddelbart nord for Haderslev. En anden vigtig strækning var strækningen i Vejleområdet. Det rimeligste var at bevare den linjeføring, man engang havde lagt sig fast på. Han fremhævede endvidere forlægningen af A 18 fra Give til Vejle og problemerne ved Århus.

*Arne Larsen* (SF) spurgte, om det virkelig var meningen, at folketingsrådet skulle lovgive for motorvejsstrækninger på 10 og 20 km ad gangen og så nå en anlægstid på 6 år. Han havde tidligere advaret mod linjeføringen ved Vejle og ønskede nærmere besked om, hvad der skulle ske. Han fandt endvidere, at udgifterne pr. kilometermotorvej (ca. 6½ mill. kr.) var for høje. Der måtte være nogle, der fik gode fortjenester. Kunne staten ikke selv optræde som vejbygger? Han var modstander af, at motorveje blev ført ind til bycentre, og i den forbindelse spurgte han om, hvilken sammenhæng og hvilket system af motorveje, motorgader og primærgader der skulle være i København. Han var modstander af, at der blev ført en motorvej over boligområdet på Gasværksgrunden i Valby, København, ligesom han kritiserede Vestmotorvejens indføring ad Engstrandlinjen.

*Ministeren for offentlige arbejder* fremhævede, at med de gældende bevillingsrammer og med den traditionelt udviklede fordeling af vejudgifterne ville de motorvejsstrækninger, der var planlagt, næppe kunne gennemføres på mindre end ca. 20 år. Derfor var han meget interesseret i generelle drøftelser. Med hensyn til linjeføringen