

[Holmberg.]

langt større nu, end den var for bare få år siden.

Følger vi nu ministerens forslag, hvilke følger får det så? Det betyder efter min mening bl. a., at udviklingen fortsætter i de hidtidige baner, og det betyder koncentration i bestemte områder. Vi kender problemet i området omkring København, og det har i alle tilfælde nu relation til linjeføringen i Østjylland. Nu må ministeren ikke tro, at jeg går ud fra og vil argumentere for, at hvis man bygger en motorvej, så kommer med det samme industrien styrrende til disse områder. Det tror jeg selvfølgelig ikke. Det er klart, at der skal mere til. Men det er lige så sikkert, at det vil virke fremmede og være til gavn for landsdelen; det er der vist ingen tvivl om. Det er vist også ganske enkelt derfor, man kæmper for denne linjeføring i Østjylland — og i Vest- og Midtjylland på samme måde for en anden linjeføring.

Hvor meget betyder så dette for egnsudviklingen m. v.? Ja, jeg ved det ikke bestemt, og hvem ved egentlig det i Danmark? Jeg beklager mig egentlig her en del over manglende oplysninger, og jeg tilføjer: måske endda også vildledende oplysninger. Da vi skulle træffe bestemmelse om linjeføringen ved den nye Lille-Bæltsbro, spurgte vi om, hvor meget linjeføringen dér ville betyde for motorvejens linjeføring, og så vidt jeg husker, fik vi det svar, at det ville have meget ringe betydning. Jeg vil da gerne spørge den højtærede minister: hvad bygger vejdirektoratet egentlig her på? Jeg ved da nok, at det kan være meget svært at sige noget bestemt herom, og vi har ingen danske forsøg, der kan lægges til grund, for vi har faktisk ingen motorveje.

Jeg er i hvert fald i besiddelse af en del materiale — både for og imod — som viser noget andet end det, vi indtil nu har fået at vide fra ministeriet for offentlige arbejder. Jeg ved godt, man ikke uden videre kan drage sammenligninger, men det må dog have betydning, at vi får det hele belyst,

og jeg vil i alle tilfælde naturligvis drage omsorg for, at det materiale, som nogle af os har, bliver stillet til rådighed for det udvalg, som bliver nedsat.

Hvis vi nu følger ministerens forslag, så har jeg nogle spørgsmål, som jeg gerne vil stille her ved første behandling til ministeren. Det første spørgsmål lyder: vil følgen ikke blive, hvis vi følger ministerens forslag om linjeføringen, at befolkningsudviklingen og erhvervsudviklingen vil fortsætte som hidtil, og er det ikke det, vi skulle undgå?

Det andet spørgsmål er: ikke nok med at udviklingen vil fortsætte som hidtil, men tror ministeren ikke, at den østlige udvikling vil forstærkes og trække ny industri til, og at i det hele taget flere erhvervs virksomheder vil søge derhen på grund af de gode trafikforbindelser?

Jeg har et tredje spørgsmål. Jeg ved nok, det er svært at svare på, hvordan udviklingen vil blive lang tid fremover, men vi har jo en prognose for stigningen i biltallet. Vi har nu ca. 850.000 biler, og omkring 1975-80 skulle vi have 1,7 mill. biler, og så regner man med — der er selvfølgelig usikkerhedsmomenter her — omkring år 2000 at være oppe i nærheden af 2 mill. biler.

Vi ved endvidere, at vi bliver stillet over for stigende international trafik, og her tænker jeg på langturskørslen. Det har nemlig vist sig, at selv på de lange afstande kan banerne ikke klare sig over for lastbilerne. Tror ministeren så virkelig, at en motorvej snoende sig igennem byerne Vejle, Horsens, Skanderborg, Århus og Randers, at det er en linjeføring med fremtid i for den trafik, som vi ved kommer? Hvis vi gør det, som ministeren ønsker, vil vi så ikke fremover blive udsat for det samme som det, vi er udsat for i København, at der bliver kaos i trafikken, at der bliver for få parkeringspladser, at der bliver for lidt plads, og at der bliver for dyre grunde?

Jeg tror ikke, jeg uden videre kan overbevise ministeren om det rigtige heri, men jeg vil alligevel anbefale ministeren og hans