

[Horn.]

vil udviklingen være skredet så stærkt frem, at der er grund til at antage, at man da et stykke nord for Skanderborg vil lade en ny vej glide forholdsvis ret nordpå, som igen vil munde ud et sted nord for Randers. Det vil sige, at den krumning, man nu laver ind mod Århus øst om Brabrand Sø, bliver en motorgade i Storårrhus, og længdevejen bliver som her nævnt udgående fra et punkt ud for Ry og Skanderborg og indflettes så nord for Randers. Her gælder det om, at byplanlæggere, bykommunale og amtskommunale myndigheder har øje for udviklingen, så at man ikke får en sammenklumpning af bebyggelse omkring motorvejsanlægget og en u hensigtsmæssig og uskøn byudvikling i denne region.

Når jeg har nævnt Århusområdet, er det kun for at tage det som eksempel. Det samme kan udmærket forekomme i andre regioner, men Århus er et ganske typisk eksempel. Jeg er tilbøjelig til at tro, efter det vi i dette øjeblik ved om vejbyggeri, at Århus i år 2000 vil være en af de mest effektivt fungerende byer, og at den nuværende Ringgade i Århus også vil være en forholdsvis effektiv motorgade.

Den vej, vi her træffer principbeslutning om, vil yderligere være en særdeles effektiv motorgade i Århus, og så kommer anlægget lidt længere mod vest, som retter buen ud. Hvis de kommunale myndigheder og planlæggere har mod og vilje til at få planerne overholdt, bliver denne region særdeles funktionsdygtig, samtidig med at man kan få en ganske smuk udformning af hele dette vældige felt, hvor menneskene kan leve rart og hyggeligt i et industrisamfund. Det er et stort ansvar, der pålægges dem, som skal udforme disse planer. Jeg har villet nævne det her, fordi der blev gjort en bemærkning om det i udvalget. Det var det ærede medlem hr. Poul Hansen (Grenå), som selv havde oplevet, hvordan sådan noget kan forkuldres. Det er rigtigt. Jeg har selv haft lejlighed til at se sådan noget, men forudsætningerne for og starten af det, man

havde i USA, er nu noget anderledes, end tilfældet er her.

Ja, efter disse betragtninger skal jeg tilråde, at man stemmer imod ændringsforslagene. Vi mener, det vil være klogt, at man ved tredje behandling går ind for den i lovforslaget angivne linjeføring.

Holmberg: Ja, så er vi altså nået til anden og — vi kan godt sige — i realiteten sidste behandling af det store og vigtige forslag, som forslaget om den jyske motorvej er med de konsekvenser, som vi ved det får. Jeg siger i realiteten sidste behandling; vi ved alle, der er noget, der hedder tredje behandling, men ministeren har sit flertal, og det har ført med sig, at der overhovedet ingen mulighed har været for forhandling. Det ærede medlem hr. Horn beklagede, at vi ikke var nået til enighed. Det er da meget svært, når der ingen muligheder er for at forhandle. Ministeren har, som jeg nævnte, sit flertal, hvorfor det har været meget, meget svært.

Ved første behandling af lovforslaget henstillede jeg til ministeren og regeringen ikke at låse sig alt for fast, så der i hvert fald var en mulighed for måske senere, når vi fik oplysninger i udvalget, at få ministeren til at ændre indstilling. Jeg mener, at mange af de oplysninger, vi har fået som svar på spørgsmål, vi har stillet, egentlig direkte modarbejder den østlige linjeføring, men ministeren vil åbenbart ikke høre på argumenter. En gang imellem talte vi om, hvem det egentlig var der misforstod hvem.

Jeg havde egentlig ikke tænkt mig ved denne lejlighed at drage så forfærdelig mange ting frem, men visse ting må komme til udtryk. Selv om vi nok er blevet så gamle i gårde, at vi ved, det ikke hjælper stort ved en anden behandling og før en tredje behandling, er der alligevel visse ting, der skal siges, inden vi står ved afslutningen af debatten om dette store projekt.

Lad mig først slå de ting fast, der er enighed om. Vi er enige om, at der skal byg-