

[Holmberg.]

men. Det kan altså kun være et skøn, og hermed må der også være mulighed for fejlskøn. På forhånd vil jeg ikke anfægte dette skøn, men jeg havde regnet med visse områder, visse afstande. Men lad gå med det. Oplysningerne, vi i udvalget har fået på bilag 9, derunder bilag 2 og 2 b, viser imidlertid, at der egentlig ikke er så forfærdelig stor forskel på den af vejdirektoratet foreslåede og den mere vestlige linjeføring — jeg siger med vilje: ikke så forfærdelig stor forskel — og hvis ministeren vil have dette nærmere uddybet, har vi materiale liggende på vore pladser.

Jeg synes, at diskussionen i udvalget og ved første behandling — og også her ved anden behandling — efter min mening har været af en lidt mærkelig og også på mange måder lidt kedelig karakter, for ministeren har ikke villet give sig på ét eneste punkt. Der har ingen mulighed været for forhandling om de synspunkter, vi står for, og en hel del af de oplysninger, vi har fået, mener jeg — som jeg nævnte før — modarbejder den østlige linjeføring.

Ministeren sagde i sin fremsættelse, at der desværre ikke var enighed om den rette løsning. Det kan vi alle blive enige om; men hvad er den rette løsning? Jeg er ked af at sige det, men jeg siger det alligevel: jeg mener simpelt hen ikke, at sagen er undersøgt nok. Ministeren siger også, at de østlige kommuner og amter er gået ind for vejdirektoratets linje. Hertil vil jeg ganske enkelt sige, at det giver jeg ingenting for. De vestlige byer og amter ville jo gøre det samme. Jeg kan næsten sige, at et andet resultat af vejdirektoratets rundspørge ville nærmest have været opsigtsvækkende. Men hvad er det egentlig, der ligger til grund for det, vi i øjeblikket behandler? Ministeren kan sige, at det ved vi alle sammen. Det er bl. a. vejdirektoratets Jyllandsrapport, der ligger til grund; men de tal, vi finder dér, kan, som jeg har nævnt, fortolkes. Jeg har gjort opmærksom på og vil også gøre det her i folketinget, at det efter min mening er ret tvivlsomt, hvilken vægt der i det hele taget kan lægges på en analyse fra 1956. Jeg mener bl. a., at jeg har set, at vejdirektøren har sagt, at der ikke kan regnes med mere end én nord-sydgående motorvej i Jylland, og da jeg tror, det er temmelig

realistisk bedømt, er det også afgørende, at det hele bliver drøftet til bunds, så vi kan finde den rigtige placering. Går vi tilbage til 1956 med Jyllandsrapporten og de oplysninger, vi bl. a. kan få dér, kan vi vel alle sammen være enige om, at udviklingen i bital og industrialisering er gået rask i årene siden da, og det er også gået betydeligt raskere, end det var forudset i 1956. Jeg ved ikke, hvornår det første spadestik skal tages til den kommende motorvej, men jeg er i alt fald bange for, at det senere vil vise sig, at linjeføringen er meget forkert. Det ligger i sagens natur, at der selvfølgelig kan gives argumenter for den østlige, og det tør også antydes, at ministeren har bestræbt sig derfor — ikke altid med lige stort held — men det er, som om alle argumenter for den vestlige ikke er blevet hørt. Vi har drøftet dem lidt, men det er, som om ministeren ikke vil forstå, at der også er noget, der kan tale for den vestlige. Det er også, som om ministeren ikke vil gå ind for, at der er andre faktorer, som kan spille ind i forbindelse med en motorvej, end netop afviklingen af trafikken. Jeg skal, inden jeg engang slutter, vende tilbage til spørgsmålet om egnsudvikling, som også det ærede medlem hr. Horn var inde på.

Endvidere er der så en måske mindre ting, og det er anlægsomkostningerne. Her tager ministeren og flertallet åbenbart slet ikke hensyn til, at den af mig foreslåede linjeføring vil blive billigere, hvad angår kilometerpris. Den er for den af mig foreslåede linjeføring regnet ud til 3,6 mill. kr. pr. km, medens vejdirektoratets kostpris er beregnet til 4,4 mill. kr. pr. km. Min linjeføring er altså trods alt ca. 20 pct. billigere. Jeg siger slet ikke, at det må være eneførende, men det kunne jo godt være, at vi alle her i tinget en gang imellem, uanset hvilket parti vi tilhører, også skulle tænke lidt på anlægsudgifter i forbindelse med de store projekter, vi står over for både i dette og i andre tilfælde. Jeg vil også anføre, at den af mig foreslåede linjeføring er kortere, når det gælder rejser mellem væsentlige trafikknudepunkter, og det mener jeg spiller en stor rolle, også i forbindelse med den mere vestlige linjeføring, netop som motorvejsbetragtning, i de store stræk. Den er ca. 30 km kortere fra Ålborg ned til Padborg. Jeg betvivler slet ikke, at vejdirektoratets