

[Ministeren for offentlige arbejder.]

jo f. eks. spørgsmålet — for at tage noget internationalt — Hamburg eller Rotterdam. Vi taler altid så meget om Hamburg som havn i forhold til København, men de nye transportformer rækker altså så langt, og derfor er det meget svært at udtale sig så forfærdelig meget om disse ting i øjeblikket.

Jeg skal til hr. Stæhr Johansens spørgsmål om Søringen sige, at når jeg i min redegørelse har nævnt, at der er en anden mulighed til overvejelse, så ligger der i det kun, at den i vejdirektoratet er til overvejelse og til drøftelse med Københavns kommune. Det er jo en sag, der skal tages stilling til ret hurtigt. Der ligger altså også deri, at såfremt det i øvrigt viser sig, at det nogenlunde holder, hvad det ser ud til, og der ikke er alvorlige kommunale indvendinger mod sagen, indvendinger, som vi ikke synes vi kan sætte os ud over, vil jeg komme til udvalget og forelægge det disse oplysninger og dermed også være indforstået med, hvis der er tilslutning til det, at der kan blive tale om en lovændring. For at undgå misforståelser skal jeg sige, at det, det drejer sig om, er den inderste strækning langs med søerne, idet vi for de strækninger, der ligger længere ude, altså Nørre Allé og det dér, ikke har haft mulighed for at finde andre linjeføringer, der var nogenlunde forsvarlige også økonomisk.

Så skal jeg om den vestjyske længdebane, som hr. Holmberg, men i øvrigt også andre har spurgt mig om, sige, at det udtryk, der bruges i redegørelsen, må ærlig talt ses som udtryk for, at når baneplanudvalgets betænkning har sat spørgsmålstegn ved det og vi derfor i statsbanerne pligtskyldigt må undersøge disse ting, ja, så må det altså siges på den måde. Men jeg kan da for at berolige sige, at for det første er der altså i øjeblikket ingen planer om at nedlægge den vestjyske længdebane, og for det andet er der siden baneplanudvalgets betænkning kommet en ny udvikling, den, jeg har nævnt, på containerområdet, som gør, at jeg såmænd tvivler på, om baneplanudvalget selv,

hvis det tog sagen tilbage under de nye forhold, ville have sat det spørgsmålstegn, de har sat. Jeg kan vist ikke udtale mig mere beroligende om en sag, der trods alt skal undersøges.

Der har også — det må jeg også have lov at svare på generelt — fra flere sider været spørgsmål om den jyske motorvej. Når jeg har nævnt den i min redegørelse, er det, fordi hvis man kan finde en fremskyndelse, som jeg har været inde på — og det drejer sig altså om helt op til 4 års fremskyndelse på visse strækninger — så må jeg forudse, at det ud over det, der i øjeblikket foreligger ved Haderslev, også andre steder på den af folketingsvedtagne linje kan blive nødvendigt at gå til folketingsvedtaget og bede om at få loven ændret. Haderslev er vi nødt til at komme med, og dermed skal der altså en ændring til i hvert fald det sted. Men jeg kan forudse, at hvis man skal fremskynde arbejdet, kommer vi til at skynde os temmelig meget med at finde ud af de andre problemer; at der kan komme andre, har jeg en fornemmelse af. Jeg er i øvrigt ganske enig i, at med hensyn til spørgsmålet om linjeføring vest eller øst om Brabrand Sø, dér er loven sådan, at den sådan set overlader afgørelsen til ministeren, men jeg kunne nok sige, at jeg ikke ville bryde mig om at foretage en sådan disposition uden at have haft lejlighed til at drøfte den i et udvalg.

Jeg må i øvrigt lige sige til hr. Bilgrav-Nielsen, at regnestykket, det vil jeg altså advare imod. Sådan kan man ikke regne. Det er selvfølgelig derfor, vi kommer langt fra hinanden. Jeg ville jo være en skælm, om jeg fortalte folketingsvedtaget og et folketingsudvalg, at man kunne komme over med 6 eller 8 tunneler, når det skulle være 16. Det ville jo nok være et lidt risikabelt regnestykke. Jeg ved også godt, hvor regnefejlen ligger, for det er dette her med 5 mand og skovlen, og hvor mange dage der skal til at grave grøften. Men det gælder ikke rigtig for trafik, for trafik dimen-