

[Horn.]

statere, at det statistiske materiale, som foreligger fra statistisk departement over 20-året 1940-60, viser, at den befolkning, der er beskæftiget ved egentlig industriel produktion, i de tre nordjyske amter er steget med 78 pct., i Viborg, Ringkøbing og Ribe amter med 112 pct., medens der i Århus, Skanderborg og Randers amter kun er tale om en stigning på 52 pct. Det viser altså, at den forestilling, som visse områder i Jylland kan have om, at de er, om ikke underudviklede, så tilbagestående i deres udvikling i forhold til Østjylland, er helt forkert.

Sammenholder vi disse statistiske oplysninger med, hvad der står i den røde betænkning af 1958 om erhvervsudvikling i provinsen, vil man se — det står bl. a. at læse sp. 34 — at i denne undersøgelse, hvor både erhvervsorganisationer, kommunale myndigheder og trafikale myndigheder har været inddraget, er det klart tilkendegivet, at det ikke er mangel på veje eller andre transportmidler, som forhindrer en stærk udvikling i noget område her i landet, heller ikke i Jylland. Der siges i denne betænkning, at udviklingen vel kan forme sig sådan, at det kan være ønskeligt fremover at indstille sig på at foretage en udbygning og regulering af de bestående veje, og her vil det jo først og fremmest sige diagonalvejene.

Disse to synspunkter kan der næppe rokkes ved. Vi må gå ud fra, at det materiale, som her er udarbejdet — af et udvalg, hvori både kommunerne og erhvervene i de pågældende områder har været med — ikke begrunder, at man skal bygge en motorvej op gennem Jylland. Der foregår i disse egne en rig udvikling, og jeg mener, at det, man navnlig har brug for i de områder, er, at diagonalvejene udbygges i takt med behovet. Jeg har også forstået det sådan — det er både vejdirektoratets og den højtærede ministers mening — at det må ske alt efter de pengemidler og den arbejdskraft, der kan stilles til rådighed.

Dette i sammenhæng med, at vi nu må i gang med at bygge en egentlig motorvej op gennem den østlige del af Jylland, gør, at vi faktisk har selve grundlaget for det vejmønster, som må gælde for Jylland — og det vil jo også i nogen grad gælde som landsudviklingsmønster. Jeg mener absolut, man

kan sige, at det, som her foreslås, kommer intet område i Jylland til skade. Jeg ved meget vel, at der er nogle, der har misforstået teorien og mener, at hvis man får sådan en god trafikåre, det være sig skibs-, luft-, jernbane-, vej- eller anden trafikåre, så kan det betyde, at man får en stærk befolkningstilvækst, og så sker der af sig selv en industriel udvikling. Det har bare ikke noget med virkeligheden at gøre. Det er rigtigt, at sådanne anlæg kan forstærke en udvikling; man skal blot gøre sig klart, og det fremgår også af undersøgelser, som er foretaget både i Tyskland og navnlig i Amerika og Canada, at der er andre forudsætninger, som må være til stede — jeg vil hellere sige: der er visse andre forudsætninger, som må være til stede, inden man ser teorien om, at den bedre trafikåre giver tilvækst, virkeliggjort. Det skal man gøre sig helt klart.

Disse forudsætninger er jo ikke til stede i alle områderne, men havde vi fået gennemført i alt fald det ene, måske to af de fremsatte jordlovsforslag, så havde væsentlige forudsætninger været til stede for, at disse områder i Jylland kunne have fået nogle af deres ønsker opfyldt. Men det ville man ikke. Man har altså selv slået bunden væk under teorien vedrørende udviklingen i disse områder ved ikke at ville dens forudsætninger. Det er ganske almindelige transportøkonomiske vurderinger, der ligger til grund for disse betragtninger, og det er anerkendt over hele verden, i alt fald inden for de internationale transportorganisationer, at sådan forholder det sig.

Ud fra en rent saglig vurdering må vi altså efter min mening sige, at det, som her foreslås, kommer ingen til skade i Vestjylland eller Midtjylland — ja, der er jo i og for sig ikke tale om Vestjylland, for den midtjyske motorvej gavner jo ikke Vestjylland noget særligt, og Vestjylland har i sin hovedvej 11 en rigelig eller tilstrækkelig vejkapacitet i dag. Således taler alt for, at vil man en fornuftig økonomi, og vil man tilstræbe at skabe en bedre transportøkonomi, så må man følge den tankegang, som er nedlagt i det foreliggende lovforslag.

Jeg skal sluttelig gøre et par bemærkninger om østvejen. Jeg må naturligvis holde den midtjyske vej og den østlige vej op ved siden af hinanden. Jeg har gjort lidt ud af