

## [Horn.]

den første her, fordi det jo navnlig er i områderne omkring den midtjyske vej, befolkningen kan tro den føres på afveje, når man vælger den østlige linje.

Jeg har påpeget, at der er flere væsentlige ting, som taler for, at man skynder sig med at få udbygget en østlængdevej som motorvej. Det skal jeg ikke gentage. Jeg ved også, at der er nogen, der forestiller sig, at det ikke er nødvendigt at udbygge denne vej som motorvej, men at den godt kunne nøjes med at være en almindelig hovedvej. Denne betragtning vil ikke kunne holde hverken over for de transportproduktionsmæssige krav eller over for de sikkerhedskrav, vi må stille. Jeg må måske tilføje, at dette hænger også samme med, at vi lever i et velfærdssamfund, sådan at når vi taler om disse ting, nytter det ikke, at man bruger udgangspunktet 1940 eller 1935; så skal man hellere bruge udgangspunktet 1980 for at få de fulde både transportøkonomiske og sikkerhedsmæssige virkninger. Der er ingen tvivl om, at det vil være rigtigt at udbygge denne vej som en effektiv motorvej. Det er der da også i og for sig givet tilslutning til i fjor ved bevillingen til omfartsvejen ved Randers, uden at vi dermed bandt os til absolut at slå fast, at nu skulle den kommende motorvej gennem Jylland ligge her, men man erkendte principielt, at trafikken er så stærk i den østlige del af Jylland, at det er nødvendigt at udbygge vejen her som motorvej.

Her er nemlig en ting, vi ikke må glemme. Nogle af de teoretikere, som arbejder med vejplaner, tænker ud fra de store lande; der er endog en meget højt uddannet mand her i landet, som har rejst hele verden over og set på veje, og som ikke er kommet længere, når han taler om veje, end at han taler, som om Danmark var et land med store afstande mellem de forskellige lokale centre, hvor man skal have trafikken til at glide. Men sådan er det jo ikke. Vi ved, at her i landet ligger de fleste kørselsafstande på fra 100 til 150 km fra udgangspunkt til endepunkt. Man kan sige, at så er der ikke nogen særlig begrundelse for at have motorveje overhovedet. Men vi mener, at belastningen er så stor, og at de sikkerhedsmæssige krav, der stilles, er så store, at vi roligt kan bygge motorveje, ikke mindst af sikkerheds-

mæssige grunde. Hvis man ser det ud fra menneskelige synspunkter, sådan som det tidligere medlem af dette ting hr. Vagn Bro gjorde — og hans synspunkter dækkes vel stort set af hele befolkningen — bør man begrænse ulykkestallene til det mindst mulige. Hovedvægten vil ligge på at transportere gods og personer over forholdsvis korte afstande. Det er her, der bliver tale om den store mængde. Derfor tror vi altså, at det er rigtigt, at man udbygger den østlige længdevej etapevis som motorvej, og jeg er tilbøjelig til at tro, at hvis ikke ganske særlige forhold kommer til at spille ind, er der mere realisme i at tænke på, at 1980 eller 1990 vil hovedvej 11 være den, som skal udbygges som motorvej, således at vi får en motorvej i begge sider af Jylland og så ellers kan klare os med diagonalveje.

Man kan udmærket forestille sig, at for så vidt grænsen mellem Øst- og Vesteuropa ikke vil åbne sig, vil et voldsomt træk fra det vestlige Europa kunne drages mod nord, hvis vi selv vil gøre noget for det. Hvis vi derimod tænker os, at der bliver grænseåbninger, vil Østersøområdet naturligvis drage store dele af den vesteuropæiske befolkning både på den ene og den anden måde, altså både hvad angår gods- og persontransport på tværs af Europa. Men så længe de nuværende forhold eksisterer, må man regne med, at der vil være en procentuelt meget stærk stigning for den vestlige linje; jeg tænker også her på virkningerne af den nye Hanstholm havn og Esbjergs udvikling, som udmærket kan tænkes at foregå hurtigere, end den gør i øjeblikket.

Rent realistisk bedømt tror jeg, jyderne ville være vel tjent med at erkende, at de synspunkter, som jeg her har givet udtryk for på min gruppes vegne, betyder en virkelig udnyttelse af de økonomiske muligheder. Ved at få østvejen og en udbygning af diagonalvejene får det midterste Jylland både i længden og i bredden mulighed for den største erhvervsudvikling; og det er vel også sådan, at både Herning-, Silkeborg- og Holstebroområdet er inde i en så stærk udvikling, at de må være stærkest interesserede netop i diagonalvejene, og Thistedområdet vil uden tvivl i løbet af de 10-15 år, hvori Hanstholm havn bliver færdigbygget, kunne forventes at blive et