

[Iver Poulsen.]

koncentrationer må indtage en meget fremtrædende plads, når linjeføringen af den jyske længdemotorvej skal bedømmes. Denne mulighed for indvirkningen på den erhvervsmæssige udvikling bør vi naturligvis tage i vor hånd og udnytte. Det kan ikke være hensigtsmæssigt og i samfundets interesse, at Jylland får den samme slagside, som hele landet har fået ved, at vor hovedstad har vokset sig alt for stor til dagligt og dyrt besvær for hele samfundet. Den foreslåede østlige linjeføring vil virke fremmende på en sådan uheldig udvikling inden for det jyske område derved, at den vil trække nye industri- og erhvervsvirksomheder over til de store østjyske byområder; den vil fremme en ophobning af erhvervsvirksomheder og mennesker i Østjylland og en tilsvarende affolkning af Midt- og Vestjylland, og en sådan udvikling kan ikke være i samfundets interesse. Tværtimod må hele befolkningen være interesseret i, at decentraliseringen bliver støttet, hvor den kan støttes, og det kan den bl. a. ved den rigtige linjeføring af den jyske motorvej. Og det må være i hele samfundets interesse, at vi opnår den bedst mulige befolkningsmæssige balance. Det får vi ikke ved at støtte en folkevandring fra de tyndere befolkede midt- og vestjyske egne over til de tættere befolkede østjyske.

Blandt andet af disse grunde kan vi ikke give ministeren medhold i, at den jyske længdemotorvej skal ligge, hvor trafikken i øjeblikket er stærkest, for så bliver det trafikken og udviklingen, der leder os, og ikke, som det gerne skulle være, det omvendte, at det er os, der leder trafikken og udviklingen.

Til dette vigtige argument imod den foreslåede linjeføring, hensynet til den kommende erhvervsmæssige og befolkningsmæssige udvikling, kommer en række andre forhold, der taler imod forslaget til fordel for en vestligere linjeføring.

Det kan således ikke være hensigtsmæssigt at lede langvejstrafikken igennem de tættest befolkede egne i Østjylland, hvor endvidere det kuperede terræn besværliggør vejbygningen og fordyrer vejprojektet, navnlig da ikke når det tyndere befolkede Midtjylland terrænmæssigt er langt mere egnet til en jævn motorvej, der billiggør

trafikken og på grund af arealernes egnethed og billigere pris også må billiggøre vejbygningen.

Det kan heller ikke være rigtigt at cementere store arealer af Jyllands mest frugtbare landbrugsjord til motorveje, industri- og beboelsesanlæg, når der i Midtjylland ligger betydeligt dårligere jord, der endda som nævnt under ethvert samfundsmæssigt hensyn er bedre egnet, og som også — og det er slet ikke uvigtigt — giver de bedste muligheder for udvidelser, hvis udviklingen engang skulle kræve det.

Endelig må spørgsmålet om naturfredning også tages med i betragtning. Men for at kunne bedømme den side af sagen er det nødvendigt at få et lige så detaljeret kortmateriale vedrørende den midtjyske linjeføring som det, der ledsager forslaget om den østjyske linjeføring. Noget, der straks springer i øjnene som meget uheldigt set fra et naturfredningssynspunkt, er højbroen over Vejle Fjord. Den kan ikke undgå at skæmme et af landets smukkeste fjordlandskaber, og samtidig virker den trafikalt uheldig og unødvendigt fordyrende for projektet.

Der kunne være en række andre mere detaljerede indvendinger at gøre imod det foreliggende forslag, men jeg finder, at det, jeg her har sagt, er tilstrækkelig saglig begrundelse for, at de uafhængige ikke kan medvirke til lovforslagets gennemførelse.

Axel Sørensen: Som et af de folketingsmedlemmer, der bor tæt op ad en østjysk købstad, vil jeg gerne gøre nogle enkelte personlige bemærkninger i anledning af det foreliggende lovforslag angående en motorvej op gennem Jylland.

Med den stærke forøgelse af motorkøretøjer dels til personbefordring, dels til vare- og lasttransport er der tale om en stærkere og stærkere trafik på det bestående vej- og gadenet.

Når Danmarks bilpark i løbet af en periode på 15 år fra 1950 til 1965 er forøget 5 gange, hvorved biltætheden er blevet 1 bil for hver 5. indbygger i landet, er kravet om nye vej- og parkeringsanlæg så fremherskende, at de bevilgende og planlæggende myndigheder ikke kan følge med. Ejere af motorkøretøjer mener, de har et naturligt krav på bedre veje og flere parkeringsanlæg,