

[Horn.]

og fremmest sige en tværgående vej fra Ringkøbing til Århus over Struer, Holstebro og Herning til Lille-Bæltsbroen og fra Thisted over Mors, Viborg, Silkeborg og Århus til Lille-Bæltsbroen.

Enhver kan, hvis han har Jyllandskortet foran sig, se, hvorledes disse egne interesser stråler imod Lille-Bælt, imod Århus og imod grænseovergangene i øst og i vest.

De samme interesser har egentlig de sydvestlige dele af Jylland, jeg tænker her specielt på Ribe-Esbjerg området. Det, de har behov for, er udbygning af hovedvej 1 og hovedvej 11 i takt med den øvrige vej-udbygning, og det er diagonalvejen fra Esbjerg op imod Århus.

Disse betragtninger kan samles i et mønster. Der er tre dragende punkter for den jyske landsdel, nemlig Århus, Lille-Bæltsbroen og grænseovergangene i øst og i vest. Der er ikke brug for at lave andre veje end dem, der her er foreslået, eller udbygge andre end de her nævnte. Det giver nemlig den egnsudvikling, der fra forskellig side er udtrykt ønske om, idet man har ønsket en vejbygning, som kunne skabe en særlig egnsudvikling i andre dele af Jylland end den østlige. Men vi har jo ved første behandling peget på, at disse muligheder er til stede, og at de også er udnyttet. Jeg tror, at de, som taler om at få en motorvej bygget længere imod vest, overser én ganske bestemt ting — måske et par, men navnlig én — nemlig at Århus havn er inde i en vældig og fortsat udvikling, og det tvinges den til, idet den søværts transport samler sig om større og større transportenheder, som vort land kun har ganske få havne der kan betjene: havnene i Århus, København og Odense. Det er de tre hovedhavne, der kan tage den store tonnage, og for nogle af dem kan det måske endda blive vanskeligt at tage de allerstørste skibe. Men Århus og delvis Fredericia, som i nogen grad er en speciel havn, vil være to dragende punkter. Dernæst vil naturligvis Ålborg og Esbjerg også virke dragende på industrialiseringen, fordi de har havne af en betydelig effekt. Men navnlig de to andre har en sådan placering, at ingen tænker på forandring, og selv om man ville forsøge på det, ville det ikke lykkes.

Da vi altså på forhånd ved, at det for-

holder sig sådan, at udviklingen vil stråle ud fra disse centre, hvor der er mulighed for tilførsel og udførsel af råvarer og færdigvarer, er det givet, at de her nævnte knudepunkter vil spille den afgørende rolle i egnsudviklingen i Jylland, og her bliver den foreslåede linje absolut afgørende, når den så, som vi har givet udtryk for det i betænkningen, udbygges med de tilhørende diagonalveje.

I de oplysninger, professor Humlum har givet udvalget, dokumenterer professoren egentlig selv, hvad jeg nævnte ved første behandling: at en motorvej i sig selv ingen egnsudvikling skaber; den kan forstærke en egnsudvikling, hvis en række andre forudsætninger er til stede, og deraf er nogle altså til stede for Jyllands vedkommende, og man må så derfra give anvisning på, hvorledes man kan klare det.

Til støtte for vore synspunkter på dette specielle felt med hensyn til egnsudviklingen — altså om man skulle bruge en motorvej til at styrke egnsudviklingen — er der forelagt udvalget en tysk rapport, som tydeligt og klart viser, at man ikke klarer det bare ved at lave motorveje. Tyskland må vel nok siges at være et ganske typisk eksempel på, at denne tankegang er ganske forfejlet, for Tyskland var i den situation, at de havde motorbaner og autobaner før krigen, og deres væsentligste industribyer var smadret efter krigen. De havde altså haft alle muligheder for at afprøve Humlums og andres teori om, at motorveje skaber egnsudvikling. De gjorde det ikke. De har genopbygget deres industri på de gamle industricentre. Et stærkere bevis kan man ikke have for, at denne teori er fuldkommen ved siden af, og det er desuden en erfaring, som både USA, Canada og en række andre lande har gjort.

Vi har også peget på og lagt betydelig vægt på, at de regioner, som knytter sig til den vej, der kommer, nu udbygges på en fornuftig måde. Vi er ikke blinde for, at netop i Århusregionen er udviklingen så kraftig, at man godt kunne stille sig det spørgsmål, om det er fornuftigt at lægge vejlinjen øst om Brabrand Sø. Det vil man også se i betænkningen at vi har været inde på. Men vi må erkende, at det er ganske fornuftigt. Vi kan nemlig udmærket forestille os — det kan jeg i hvert fald — at ved år 2000