

[Axel Sørensen.]

sådan, at man ved at køre 5-10-15 km kan nå motorvejen, hvad enten man kører i sydlig eller i nordgående retning, og samtidig har en tilfredsstillende følelse af sikkerhed i modsætning til nu, hvor man på den østjyske hovedvej nr. 10, der er en 3-sporet vej, kører med al den usikkerhed, der kan være ved at færdes i vor moderne tidsalder, hvor motorkørernes antal forøges dag for dag.

Jeg vil håbe, at den nu foreslåede fremtidige trafikåre kan blive økonomisk forsvarelig og ikke virke generende for købstædernes fremtidsmuligheder, og at den altså heller ikke kommer til at genere de naturskønne områder i vort land, og at dette må være de retningslinjer, som bliver fulgt på autoritativt sted.

Arne Larsen: Det foreliggende lovforslag om en omfartsvej vest om Randers kan jeg på mit partis vegne tilsige en velvillig behandling. Vi er alle enige om, at en omfartsvej ved Randers er en tvingende nødvendighed, og at den bør komme snarest. Den voldsomme stigning i trafikken på landevejene til og fra Randers — og Randers har som bekendt 13 — gør det påkrævet, at især fjerntrafikken føres uden om byen ad en omfartsvej. I særdeleshed er det vel nok den trafik, som kommer fra Grenå, Århus, Skanderborg og Silkeborg, og som skal videre nordpå, og den trafik, som kommer fra Nordjylland og skal sydover til Sjælland, der er stadig stigende. Skal den, som den jo skal, gennem Randers by, som er en flaskehals, og hvor især broen over Gudenå er en flaskehals, selv om broen er blevet betydelig udvidet, er det klart, at broen og selve Randers by ikke i det lange løb kan tage den stigende trafik. Vore forfædre, der for flere hundrede år siden grundlagde Randers ved den skønne Gudenå, kunne ikke forudse den udvikling, vi i dag er inde i, eller forudse, at tilkørselsvejen over Gudenå ville blive i den grad overbelastet, som den er i dag. Det siges i bemærkning-

gerne til lovforslaget, at i 1962 var trafikken over Sønderbro i et julidøgn ca. 20.000-25.000 køretøjer, og at man i 1968 må regne med, at denne trafik vil være steget til 30.000-35.000 køretøjer, så det er jo helt klart, at der må skabes en løsning på dette trafikproblem.

Man kan ikke belaste broen over Gudenå med alt for megen yderligere trafik, og man kan ikke fortsat lede den stigende trafik ind gennem byens gader; det ville betyde store gadeudvidelser, mange nye gadegennembrud, og det ville totalt ødelægge Randers' gamle, men i mange henseender smukke og kulturhistoriske bygninger og bebyggelser. Det ville simpelt hen være at ødelægge byens nuværende struktur. Derfor er der næppe noget andet at gøre end at bygge den foreslåede omfartsvej.

Den af den højtærede minister foreslåede linjeføring har jo fået tilslutning af Randers byråd samt Viborg og Randers amtsråd, og så skulle man måske ikke have nogen indvendinger at rette mod den foreslåede linjeføring. At lægge vejen øst om Randers vil være helt urealistisk, vil betyde en langt større vejstrækning og blive væsentlig dyrere, men jeg vil alligevel stille det spørgsmål, om den foreslåede linjeføring ikke burde ændres, om den ikke efter forslaget kommer for tæt på de — som det jo siges i bemærkningerne — hastigt voksende sydlige forstæder Kristrup og Vorup og den nordvestlige forstadsbebyggelse Hornbæk. Vil den foreslåede linjeføring ikke slå noget i stykker i disse byområders udvikling, og vil vi ikke kunne løbe den risiko, at kommunerne Kristrup, Vorup og Hornbæk en skønne dag helt omklammer den nye omfartsvej, og vil dette ikke kunne give visse byudviklingsproblemer?

Derfor var det måske klogt, om man forudså den kommende byudvikling. Måske ville det være rigtigst at begynde omfartsvejen lidt sydligere, ved Skanderborgvejens indføring i hovedvej 10, og så vælge en linjeføring, der gik noget vestligere, altså i en lidt større afstand fra de nuværende