

[Arne Larsen.]

forstadsbebyggelser, så at disse fik lidt mere albuerum for deres kommende udvikling.

Dette er et par bemærkninger til overvejelse; måske vi i udvalget kan drøfte dette problem og med sagkyndig bistand få problemet belyst.

Et andet spørgsmål er, om omfartsvejen som nu foreslået skal være en facadeløs 4-sporet hovedlandevej med visse skæringar ude af niveau og andre i niveau, men i øvrigt med motorvejsprofil, sådan at den senere kan udbygges som motorvej uden alt for store omkostninger, såfremt den skal indgå i en østjysk motorvej, eller den trafikmæssige udvikling i øvrigt gør det ønskeligt at udbygge omfartsvejen til motorvej, som det hedder i bemærkningerne. Her står vi ved et kardinalpunkt. Er det egentlig ikke en lille bid af den østjyske motorvej, vi nu beslutter at anlægge? Og det er der jo dem, der er alvorligt bange for.

Hertil vil jeg anføre, at jeg er af den overbevisning, at vi i mange større byområder med den udvikling af bysamfundet, vi er inde i, bliver nødsaget til at anlægge lignende omfartsveje, som foreslået ved Randers. Tænk blot på situationen i Vejle og andre steder. Set ud fra den betragtning — uanset om den foreslåede omfartsvej senere skal indgå i en østjysk motorvej eller ej — er man nødsaget til at bygge den og bygge den nu i det førstkommende år.

Men hvorfor egentlig ikke tage skridtet fuldt ud og anlægge omfartsvejen vest om Randers som en motorvej? Jeg tror nemlig ikke, man i det lange løb kommer uden om det, så hvorfor ikke også på dette punkt være lidt mere forudseende? Efter forslaget vil omfartsvejen komme til at koste 36 mill. kr. Skal den senere udbygges som motorvej, vil det koste yderligere 11 mill. kr. efter 1963-priserne. Men udbygger man den som motorvej fra starten, vil anlægget komme til at koste 43 mill. kr., altså vil man efter min mening ved at udbygge den som motorvej i dag kunne spare 4 mill. kr.

Tilbage står det spørgsmål, om denne 10 km lange omfartsvej til sin tid skal indgå i en østmotorvej fra Kruså til Nordjylland. Der er dem, der mener, at dette er den egentlige hensigt med lovforslaget,

og der er vel en vis grund til at nære en sådan antagelse.

Vi har i det sidste par år her i tinget vedtaget lovforslag, hvor vi har tangeret problemet en ny motorvejslinje i Jylland. I forbindelse med bygning af den nye Lille-Bæltsbro og med anlægget af tunnel mellem Ålborg og Nørresundby var der også tale om at anlægge nye veje bl. a. i trekanten mellem Fredericia, Kolding og Vejle såvel som nord og syd for Ålborg og nu ved omfartsvejen vest for Randers. Alt dette kan jo udmærket indpasses i mønstret og linjeføringen for en østjysk motorvej. Altså får vi pø om pø en ny østjysk motorvej. Er det det, der sigtes imod fra de højtærede ministers og fra vejdirektoratets side, eller er det kun løs snak? Det var rart at få det bekræftet eller at få det afkræftet.

Studerer man vejdirektoratets rapport af november 1962 om anlæg af motorveje i Jylland, ser man, at der jo er forslag til mange løsninger, som dog alle sigter mod en østjysk motorvej, men med mange forskellige linjeføringer. I flere af disse, men ikke i dem alle, indgår omfartsvejen vest om Randers i de foreslåede linjeføringer, dog indgår omfartsvejen i hovedforslaget som en bestanddel af en kommende østjysk motorvej. Diskussionerne har jo gået højt om en kommende jysk motorvej. Nogle er tilhængere af en østjysk, andre af en midtjysk, og hver kæmper for sit, men jeg vil tillade mig at rejse det spørgsmål, om vi overhovedet skal have en jysk motorvej af det omfang eller i den linjeføring syd-nord som foreslået enten anbragt i en østlig eller i en midtjysk linjeføring. En midtjysk motorvej finder jeg urealistisk at diskutere. Den vil ikke få den trafik, der berettiger et sådant kæmpeanlæg. En østjysk vil det måske. Og dog kan det tænkes, at en udbygning af hovedvej 10 vil kunne klare problemerne, parret med omfartsveje uden om de større bysamfund, når man så i øvrigt ser på, hvad der egentlig er behov for.

Civilingeniør Anders Nyvig har i Ingeniørens Ugeblad, maj 1963, skrevet en meget tankevækkende artikel dels som svar til professor Humlum, dels som et varsko til vejdirektoratet og de ansvarlige myndigheder om at komme i gang med en egentlig vejplanlægning. Jeg har også ved tidligere lej-