

[Arne Larsen.]

Det trafikmæssige behov for en motorvej her vil altså, hvis vi skal lægge vejdirektoratets rapport til grund, først optræde efter 1980. Ser vi på strækningen Randers-Hobro, udgør den gennemsnitlige julidøgnstrafik i 1960 4.500 biler og i 1980 17.000 biler. Der vil altså gå endnu en rum tid, før en motorvej er nødvendig i dette område. Ser vi endelig på området mellem Hobro og Ålborg, fremgår det af rapporten, at der regnes med endnu lavere tal; nemlig 3.400 biler i 1960 og 13.000 biler i 1980. Der vil altså gå adskillige år efter 1980, før en motorvej her vil være påkrævet.

Jeg skal samtidig understrege, at anlæg af motorveje medfører, at der kun bliver særdeles små trafikmængder tilbage på A 10. Dette er ikke sagt, fordi vi ikke skal have en motorvej nord for Århus; det bliver i alle tilfælde aktuelt i og omkring Randers og Ålborg og er for øvrigt vedtaget af det høje ting ved tidligere love. Det er på den anden side klart, at vi ikke kan lade A 10 ligge, indtil vi har den julidøgnstrafik på 20.000, der antages at motivere en motorvej.

A 10 vil naturligvis længe forinden være brudt sammen og bør udbygges. Men hvis vi skal undgå en udbygning af A 10 — og det er jo egentlig det, ministerens begrundelse for anlæg af motorveje går ud på — skal disse anlægges længe før dette tidspunkt indtræffer, altså længe før overbelastningen af A 10. Men hvornår vil overbelastning af A 10 nord for Århus finde sted, og hvornår vil det begrunde en egentlig motorvej? Det er det, mit spørgsmål egentlig går ud på.

Jeg kunne tænke mig, at man måske — jeg siger måske — kunne klare sig med en løsning, som gik ud på en udbygning af A 10 til en 4-sporet hovedvej, selvfølgelig udbygget på en sådan måde, at man eventuelt senere eller i og med udbygningen kommer uden om de større bymæssige bebyggelser, og at man, efterhånden som trafikken stiger, kunne bygge broer og underføringer ved særlig vigtige brydende veje. En sådan

vej vil næppe få helt samme standard som en motorvej. Så vidt jeg ved, sker der ikke nævneværdigt flere ulykker på en almindelig 4-sporet hovedvej, end der sker på en motorvej, og hastigheden vil der vel næppe heller være afgørende forskel på.

Jeg finder det under alle omstændigheder rimeligt, at det søges oplyst, hvad en sådan løsning vil koste, og hvor længe den vil kunne antages at være tilstrækkelig til betjening af trafikken i områderne nord for Århus. Jeg ønsker, at man undersøger dette lille problem, fordi jeg ikke i vejdirektoratets rapport egentlig har fundet de stærke begrundelser for en udbygning af vejnettet nord for Århus til motorvejsstandard i den først kommende snes år. Jeg kunne altså tænke mig, at vi mellem anden og tredje behandling fik dette spørgsmål en lille smule klarere belyst.

Med disse bemærkninger skal jeg endnu en gang anbefale de af mit parti stillede ændringsforslag.

Iver Poulsen: Ved første behandling af dette lovforslag begrundede jeg, hvorfor mit parti ikke kunne støtte lovforslaget, og hvorfor vi ønskede en vestligere linjeføring. Jeg henviste bl. a. til den betydning, trafiknettet, herunder naturligvis også motorveje, har for egnsudviklingen og den befolkningsmæssige og erhvervsmæssige udvikling og balance, og til det i det foreliggende tilfælde absolut ulykkelige i, at en forstærket folkevandring skal finde sted fra de tyndere befolkede midt- og vestjyske egne til de østjyske. Det kan ikke være i samfundets interesse ved placering af den jyske motorvej i Østjylland at bidrage til at give Jylland den samme østlige slagside, som hele landet har fået på grund af den befolkningsmæssige og erhvervsmæssige udvikling i København.

Jeg har naturligvis med stor interesse hørt det ærede medlem hr. Horns bemærkninger om dette spørgsmål, og jeg vil gerne sige, at jeg er helt klar over, at det er ikke gjort med et vejnet og heller ikke med en motorvej, når talen er om egnsudvikling