

## F. t. l. vedr. en nord-sydgående motorvej i Jylland m. v.

linjeføring på de tilstødende strækninger. Endvidere er der ikke truffet bestemmelse med hensyn til den faste forbindelse over Øresund.

I Jylland kan de vigtigste trafikmål bestemmes som i første række forbindelsen til det øvrige land over den nye Lillebæltsbro. Mod syd må forbindelse dernæst skabes til de vigtige grænseovergange ved Kruså/Padborg, som efter bygning af en Storebæltsbro vil få forøget betydning. Her opnås tilslutning til den kommende tyske motorvej Flensburg-Hamburg. Mod nord må først og fremmest sørges for forbindelse til landets næststørste by, Århus, og derfra til Ålborg/Nørresundby. Disse to største jyske industri- og befolkningskoncentrationer råder tillige over de kvantitativt dominerende danske havne uden for København. Det har været overvejet at føre en motorvejsforbindelse fra Lille Bælt også til Esbjerg, bl. a. på grund af havnens betydning, men den hidtidige trafik på denne strækning er af så relativt begrænset omfang, at et sådant anlæg i hvert fald i en nærmere fremtid må forekomme økonomisk uberettiget. Nord for Limfjorden udgår forskellige vigtige forbindelser til Sverige og Norge (Frederikshavn, Hirtshals), men trafikmængderne her synes heller ikke at kunne retfærdiggøre anlæg af egentlige motorveje.

Det anførte begrunder, at en jysk motorvej må knytte følgende hovedpunkter sammen fra syd til nord: Tilslutningen til den tyske motorvej tæt vest for Flensburg (Padborg), Lille Bælt, Århus og Ålborg/Nørresundby. En linje, der forbinder disse trafikalt særligt vigtige punkter, vil tillige give forbindelse til og imellem de fleste af de øvrige østjyske købstæder (Åbenrå, Haderslev, Kolding, Fredericia, Vejle, Horsens, Randers, Hobro; endvidere vil en sådan linje give en relativt kort forbindelse til Sønderborg og Als).

Det er klart, at en nord-sydgående motorvejsforbindelse i Jylland ikke kan løse alle denne landsdels fjerntrafikproblemer. Hvor man end placerer en sådan motorvej, må den suppleres af andre gode fjerntrafikforbindelser, d. v. s. hovedlandeveje. For det første må den suppleres af andre nord-sydgående forbindelser (hovedlandevejene 13 og 11), men endvidere må der forefindes et antal gode tværforbindelser (fra nord mod syd: Hovedlandevejene A 11, A 16, A 15 og A 1) samt et antal diagonalveje (Århus-Viborg-Nykøbing M.-Thisted (A 26), Vejle-Herning-Holstebro (A 18), Kolding/Vejle-Grindsted-Skjern-Ringkøbing (A 33), Åbenrå-Ribe-Esbjerg (A 24 og A 23), Ålborg-Herning-Varde, Århus-Give-Esbjerg (A 30) og Kolding-Tønder (A 25)). Kun på denne måde kan hele det jyske område tilsikres gode forbindelser til de

nævnte havne eller store byer, bl. a. Århus og Ålborg, samt til det øvrige land over Lille Bælt og til udlandet.

Med hensyn til den nord-sydgående trafik indtager hovedlandevejene A 10 og A 11 en særstilling, idet det er de eneste to gennemgående veje, der i hver sin side af Jylland fører trafikken helt fra grænsen med Tyskland til områderne nord for Limfjorden. Det er derfor nødvendigt, at arbejdet med forbedring af hovedlandevej A 11 kan fortsættes. Det er således ministeriets tanke, når det foreløbige projekteringsarbejde er afsluttet, at fremsætte forslag vedrørende en betydelig forlægning af hovedlandevej A 11 vest om Gredstedbro og Bramminge i forbindelse med en forlægning af Darumvejen mod Esbjerg.

Ved valget af linjeføring for en nord-sydgående jysk motorvejslinje bør tillige tages hensyn til den aflastning, der herved opnås af det øvrige vejnet, således at udgiften til motorvejsanlægget i vidt omfang modsvares af besparelser på en ellers nødvendig udbygning af det øvrige vejnet. Dette gælder i særlig grad hovedlandevej A 10, som i dag er den vej, der fører langt den største nord-sydgående trafik i Jylland. Det er også denne vej, der i deklarationen af 16. september 1950 om udbygning af et europæisk hovedlandevejsnet indgår i dette under betegnelsen E 3 (Europavej 3). Trafikken på A 10 giver allerede i dag anledning til vanskeligheder af trafikale og sikkerhedsmæssig art, bl. a. fordi vejen fører gennem talrige byer og bymæssige bebyggelser. Hvis hovedlandevej A 10 ikke aflastes tilstrækkeligt gennem anlæg af motorvejen, er det med den fortsatte trafikstigning uundgåeligt, at vejen på de fleste strækninger må udvides med stor bekostning, uden at det alligevel bliver muligt at præstere en i trafikale og sikkerhedsmæssig henseende tilfredsstillende trafikafvikling.

En nærmere undersøgelse af en række alternative linjeføringer for den jyske motorvej i forbindelse med en vurdering af et sådant anlægs trafikale og økonomiske berettigelse er foretaget af vejdirektoratet på grundlag af omfattende færdselstællinger, færdselsanalyser og andet forarbejde. Undersøgelsen omfattede også vestligere beliggenhed af linjen, end man tidligere havde tænkt sig fra vejmyndighedernes side, således også den af professor Humlum foreslåede linjeføring som offentliggjort i „Kulturgeografi“ oktober 1961. Resultatet af undersøgelsen blev i november 1962 offentliggjort i en særlig rapport, „Anlæg af motorveje i Jylland“, som blev tilsendt samtlige amts- og byråd i Jylland og fordelt til folketingets medlemmer. De i rapporten nærmere omtalte linjer er vist på bilag 3.