

Det kan i denne forbindelse nævnes, at et af nogle private danske ingeniørfirmaer i 1936-37 fremsat forslag til et dansk motorvejssystem forudsatte en linjeføring for en nord-sydgående jysk motorvej, der i princippet følger den linjeføring, der foreslås i nærværende lovforslag.

Ministeriet har efter offentliggørelsen af rapporten modtaget forskellige henvendelse, bl. a. den i bilag 4 gengivne henvendelse af april 1964 til regering og folketing fra forskellige amtsråd, byråd og sognerådsforeninger i Jylland. Det fremgår heraf og af de senere omtalte forhandlinger med de af nærværende lovforslag berørte amts- og bykommuner, at der mellem de kommunale myndigheder gør sig forskellige opfattelser gældende med hensyn til motorvejens linjeføring, idet en række midt- og vestjyske kommunale instanser ønsker en vestligere linjeføring end foreslået i vejdirektoratets rapport. Som det vil fremgå af det foran anførte, mener ministeriet imidlertid ikke, at det er muligt ved en relativt vestlig placering af en østjysk motorvej at forene hensynet til aflastning af hovedlandevej A 10 og betjening af de store østjyske centrer med disse kommunale myndigheders ønsker om kortere afstand til motorvejen. Ministeriet mener endvidere bl. a. på grundlag af de i rapporten foretagne undersøgelser, at de fleste af de pågældende byers trafikale interesse i en nærmere beliggenhed af den nord-sydgående motorvej i realiteten er yderst begrænset, og at deres interesser vil blive vel tilgodeset ved den forudsatte udbygning af det øvrige jyske hovedlandevejsnet, som er omtalt foran. Særlig gælder det, at det vestligste Jylland med hensyn til nord-sydgående trafik må være overvejende interesseret i hovedlandevej A 11, som må forudsættes at komme til at bære en stigende trafik, også over landegrænsen ved Sød. For alle områder beliggende i nogen afstand vest for motorvejen gælder i øvrigt, at deres forbindelse til vigtige rejsemål som Ålborg/Nørresundby, Århus, Lille Bælt og det tyske motorvejssystem tæt vest for Flensburg under alle omstændigheder i hovedsagen må baseres på det foran omtalte net af tvær- og diagonalforbindelser, medens spørgsmålet om motorvejens placering noget længere mod øst eller vest vil være af underordnet betydning.

I den offentlige diskussion om den jyske motorvejs linjeføring er bl. a. henvist til landsplanmæssige synspunkter. Således er f. eks. professor Humlums forslag baseret på tanken om særlig kraftig industriel udvikling i forskellige områder langs den af ham udpegede linje. Det har ligeledes været fremført, at bestræbelserne fremover måtte gå ud på en mere jævn spredning af den fremtidige industri- og er-

hvervsudvikling, således at de nuværende store byer ikke måtte favoriseres ved motorvejsanlægget.

Ministeriet har derfor også overvejet, hvorledes en intensivering af erhvervsudviklingen i det mellemste og vestligste Jylland på længere sigt kunne tænkes at indvirke på den videre udvikling af motorvejsnettet, selv om der ikke på nærværende tidspunkt foreligger tilstrækkeligt grundlag til bedømmelse af en sådan udviklings styrke eller placering. Som en mulighed, der også er omtalt i rapporten, har man dog overvejet mulighederne af en fortsat stærk udvikling i området Herning-Holstebro-Skive og området omkring Esbjerg. Såfremt udviklingen sker i disse områder, kunne der muligt blive tale om på et senere tidspunkt at supplere den østjyske motorvej med motorveje fra Lillebæltstrekanten til disse to områder som vist på bilag 3. Denne mulighed vil blive yderligere aktuel, såfremt der sker en stærk udvikling i „Trekantbyen“ ved Lille Bælt.

Såfremt udviklingen skulle blive stærk, men mere fordelt over større områder, vil disse linjer ligeledes give en ret god „motorvejsdækning“ for trafikken fra store dele af Jylland til det øvrige land. Da vejnettet i Sønderjylland har en meget rigelig kapacitet i forhold til trafikken, og diagonalvejen Kolding-Tønder er under udbygning som moderne hovedlandevej, forekommer det derimod mindre sandsynligt, at selv en stærk udvikling i Tønderegnet i en meget lang fremtid skulle kunne gøre motorvejsanlæg i denne linje påkrævet. Ministeriet mener imidlertid som nævnt, at der på nærværende tidspunkt ikke er tilstrækkeligt grundlag for at stille forslag vedrørende nogen af disse strækninger, men har kun ønsket at pege på, at en udvikling andre steder i Jylland end i de mere østligt beliggende områder vil kunne medføre trafikale konsekvenser, som ikke vil kunne tilgodeses ved noget af de diskuterede forslag for den nord-sydgående motorvej.

Efter rapportens afgivelse har som forudsat i denne været foretaget forskellige undersøgelser til supplerung af denne. Ligeledes har på teknisk plan været forhandlet med de tyske vejmyndigheder om tilslutningen til den kommende tyske motorvej fra Hamburg til grænsen ved Flensburg, hvorved er opnået enighed om tilslutning tæt vest for Padborg.

Endvidere har der været forhandlet med kulturministeriet og naturfredningsforeningen om de forskellige naturfredningsmæssige hensyn, der gør sig gældende med hensyn til linjeføringen. Som bilag 5 er optrykt skrivelse af 17. februar 1965 fra ministeriet for kulturelle anliggender tillige med et medfulgt notat samt skrivelse af 16. februar 1965 fra