

[Christiani.]

Forhold, vil Bevægelsen naturligvis fortættets. Vi har her et Eksempel i Tilstanden i De forenede Stater, hvor der findes et Motorøretøj for hver fjerde Indbygger.

Det vil altsaa ses, at det er en ganske rivende Udvikling, denne Gren af Trafikken har været inde i. Automobilerne har saa at sige sneget sig ind paa de gamle Veje paa en Maade, som i Virkeligheden kendetegner en Røver. De har foraarsaget Trafikkaos og fortrængt andre Trafikanter til en meget underordnet og usikker Tilværelse. Havde man i 1920erne anet, hvilket Omgang Automobiltrafikken vilde tage, vilde man formentlig have udstedt Forbud imod, at den tilranede sig Landevejene, saaledes at der paa et langt tidligere Tidspunkt vilde være blevet bygget særlige Motorveje — et Forhold, jeg ogsaa før har været inde paa, nemlig ved min Tale i Efteraaret under Finanslovbehandlingen.

Derfor er det forstaaeligt, at Bygning af façadeløse Veje for Automobiler melder sig som et paatrængende Spørgsmaal, og der er — det maa man erkende — en almindelig folkelig Interesse bag Forslaget herom, idet det maa erindres, at vi under normale Forhold alle benytter Automobiler direkte eller indirekte. Den i Motorbranchen her i Landet investerede Kapital er ved Udgangen af 1935 beregnet til ca. 900 Mill. Kr., deraf 100 Mill. Kr. ved Handel og Service. Branchen beskæftiger 75 000 Forsørgere, og med Familie kan det vel blive ca. 225 000 Mennesker, der har deres daglige Udkomme i Automobilbranchen. Endelig er det bemærkelsesværdigt, at Automobilerne præsterer omtrent dobbelt saa mange Personkilometer som Banerne, medens Banerne er førende, hvad angaar Godstrafikken.

Alt i alt er det tydeligt, at Motortrafikken griber dybt ind ogsaa i det danske Samfund og dets Færdselsforhold og derfor spiller en stor Rolle ogsaa for den enkelte; især i Betragtning af, at vi efter Krigens Slutning maa vente en Fortsættelse af denne Trafikgrens Udvikling, er det af stor Betydning, at Vejnet er saa godt i Orden som muligt til at kunne tilfredsstille de store Krav, der vil blive stillet til det.

Spørgsmaalet om Bygning af særlige Autostradaer maa derfor ses ud fra det dobbelte Standpunkt, at det gælder dels om at skaffe Automobilerne en god og tidssvarende Vejbane, dels om at aflaste de øvrige Veje, saaledes at andre Trafikanter kan faa Lov til at færdes i Fred — ved den nuværende Ordning sker der alt for mange Færdselsulykker. For saa vidt er Princippet om Vej-

kun for Automobiler berettiget, men jeg synes dog, at man her i Danmark — Cyklernes Land — burde bygge en Cyklesti ved Siden af Automobilvejen; det vilde ikke fordyre Projektet væsentligt, men vilde være til stor Nytte og Glæde og sikkert ogsaa faa turistmæssig Betydning. Til Gengæld var det maaske muligt at spare noget paa den efter vore Forhold meget rigelige Profil. Man kan ogsaa i denne Forbindelse henvise til, at Storstrømsbroen har Cyklesti.

Til disse Argumenter for Nyttens af at forsyne det danske Vejnet med den paa-tænkte Vej kommer det store Spørgsmaal om Beskæftigelsen ved Jordarbejdet. Den væsentligste Del af Udgiften til dette er Arbejdsløn, og det er utvivlsomt, at saadanne offentlige Arbejder er en særlig god Hjælp til Arbejdsløshedens Bekæmpelse. Dertil kommer saa, som fremhævet af den ærede sidste Taler, Vejens store Betydning som et Led i en rationel Forbindelse op til vore skandinaviske Broderlande.

Jeg skal med disse Bemærkninger paa mit Partis Vegne tillade mig at anbefale Lovforslaget til Tingets velvillige og hurtige Behandling i et Udvalg, saa at Arbejdet snart kan komme i Gang, først og fremmest af Hensyn til den dermed forbundne Beskæftigelse.

Boeck-Hansen: Vort Parti kan meget godt forstaa, at skal man have den fulde Nytte af den paatænkte Færgesforbindelse: Femern-Rødby Havn, maa man ogsaa have gode Landevejsforbindelser, saa at Automobiltrafikken kan udnytte denne Færgesforbindelse og udnytte den paa en god Maade.

Jeg nærer ingen Tvivl om, at der, naar man faar denne Vej bygget, vil blive en ikke ringe Automobiltrafik netop her, idet det sikkert ikke alene bliver Automobiltrafikken til den vestlige Del af Kontinentet, der vil gaa denne Vej, men ogsaa til hele det sydlige Udland, for selv om Vejen bliver lidt længere end over Gedser, vil den korte Sørejse medføre, at Rejsen kan gennemføres hurtigere og sikkert ogsaa billigere — selv om man altsaa skal køre en lille Omvej, naar man f. Eks. vil til Berlin. Derfor tror jeg, at der vil blive meget god Brug for en Automobilvej fra Guldborg til Rødby Havn, men man maa huske paa, at Trafikken paa denne Vej bliver af en noget anden Karakter end Automobiltrafik i Almindelighed paa det store kontinentale Automobilvejnet, idet der paa disse Veje er nogenlunde jævn Trafik fra Morgen til Aften, aftagende hen paa Natten, begyn-