

[Ministeren for offentlige Arbejder.]

Cyklister at køre langs en Motorvejs ret jævne Flade. Man kunde godt tænke sig, at det vilde være nødvendigt for eller senere at føre en Cyklesti til Færgen, men man tilraadede at lægge denne med eget Planum og med en Linieføring ganske afpasset efter Cyklestier, hvilket er i fuld Overensstemmelse med de Erfaringer, som vi har gjort her i Landet.“

Overingeniør Engquist ved Statsbanerne, som ogsaa var med paa Turen, afgiver følgende Rapport om sit Indtryk af dette Problem. Han siger:

„For det første er Naboskabet ikke ufarligt, idet lokale Cyklister vil fristes til at trække tværs over Motorvejen til og fra Ejendomme og lokale Veje, for det andet maatte disse Cyklestier enten følge Motorvejen under og over krydsende Veje, hvilket koster Brolængde, eller føres ud til Foden af de krydsende Vejes Ramper, hvilket betyder utaalelige Omveje for Cyklister. Saafremt der skulde vise sig stærk Trang til særlige Cyklestier paa Strækninger, hvor de bestaaende Veje giver for lange Omveje, bør Cyklestierne have deres selvstændige Linieføring fjernet fra Motorvejen.“

Jeg tror, dette nogenlunde vil besvare det ærede Medlem Hr. Christianis Forespørgsel om vor Stilling over for Cyklestier langs en saadan Motorvej.

Det ærede Medlem Hr. Boeck-Hansen var stort set ganske enig i det fremsatte Lovforslag, og jeg skal naturligvis være beredt til under den kommende Udvalgsbehandling at diskutere Spørgsmaalet om en Guldborgsundbro, om den eventuelt skulde være en Højbro eller en Lavbro, eller i hvad Form det er muligt at anvende den bestaaende Bro.

Det ærede Medlem var inde paa Spørgsmaalet om de lokale Landinspektører, og jeg skal tilsige det ærede Medlem, at vi skal tage dette Spørgsmaal op til Overvejelse og se, om vi ikke kan finde en passende Løsning.

Med Hensyn til den retlinede Linieføring vil jeg gerne sige til det ærede Medlem Hr. Boeck-Hansen, at det er kun i Teorien, at en saadan Vej vil blive lagt efter en Lineal. I Realiteten vil man gøre sit bedste for at lægge den saaledes, at den saavel fra et rent æstetisk Synspunkt som rent praktisk ødelægger saa lidt som muligt. Det er klart, at man i den Henseende vil gøre, hvad der overhovedet er gør ligt.

Til det ærede Medlem Hr. Peder Clausager maa jeg sige, at jeg ikke kan være enig

med det ærede Medlem i, at en særskilt Motorvej, facadefri, uden Niveauekrydsninger, er unødvendig. Vi maa huske paa, som jeg ogsaa sagde i min Forelæggelsestale, at den Vej, der her er Tale om, bliver ikke en rent lokal, dansk Vej. Den bliver et naturligt Gennemgangsled i den europæiske Trafik fra Vesteuropa til hele Skandinavien, og under Hensyn hertil vil det være umuligt for os at tage en ganske isoleret Stilling og ikke paa rimelig Maade anvende lignende Metoder som dem, der anvendes paa de tilsvarende Veje, Tilførselsvejene sydfra. Jeg vil som min personlige Opfattelse mene, at i det lange Løb vil ogsaa Udviklingen i Sverige gaa i den Retning, at man før eller senere kommer ind paa særlige Motorveje, saaledes som det har været Tilfældet, ikke alene i Tyskland, men i en lang Række andre Lande.

Til det ærede Medlem Hr. Jens Thomsen skal jeg kun sige, at jeg er selvfølgelig Tilhænger af, at der skaffes mest mulig Beskæftigelse, men jeg kan ikke se, at der skulde være nogen Grund til ikke at anlægge Hørspinderi og mange andre udmærkede beskæftigelsesskabende Virksomheder, fordi vi laver denne Vej. Jeg kan ikke rigtig se Forbindelsen mellem disse to Ting.

Det ærede Medlem Hr. Aksel Larsen var inde paa Spørgsmaalet om, hvorvidt man nu ikke igen disponerede forkert, om man ikke burde lægge Banen parallelt med Vejen. Jeg kan dertil sige, at ogsaa dette Spørgsmaal har vore Teknikere gennemdrøftet med de tyske Teknikere for paa dette Omraade at drage Nytte af de Erfaringer, der er gjort dernede igennem mange Aar. Resultatet heraf er, at man paa det bestemteste har fraraadet, at man lægger en Banelinie og en Motorvej parallelt med hinanden, for saa vidt de kom til at gaa i samme Niveau. Det vil altid være et meget vanskeligt Forhold, dels med Hensyn til Natkørselen, og dels vil der rent bygningsmæssigt set blive nogle meget kedelige Overførsler, naar man faar disse brede Aarer, idet vi til Bredden af Vejbanen yderligere skal lægge Bredden af Jernbanen; vi faar derfor ganske overordentlig brede Bælter, som giver dybe, kedelige og væmmelige Tunneler at komme igennem. Det centrale er dog det trættende ved at køre i Automobil langs Jernbanen og de Vanskeligheder, der opstaar ved Blænding om Natten.

Det ærede Medlem Hr. Aksel Larsen foreslog, at man skulde fortrinsvis gaa ind for andre Objekter, som var bedre egnet til Beskæftigelse. Dertil vil jeg sige det samme, som jeg sagde til det ærede Medlem Hr.