

### [Peder Clausager.]

lingen formede sig saaledes, at dens Resultater muliggør at besvare det for Planlægningen af Veje saa vigtige Spørgsmaal: Hvorfra kommer Køretøjerne, og hvorhen kører de? Naar vi bl. a. under Hensyn til Beskæftigelsen fortsætter med et stort Vejbyggeri, er det meget beklageligt, at Resultaterne af denne Tælling i 1939, af denne første Analyse af Landets Vejtrafik, ikke — over 2 Aar efter — er offentliggjort; og jeg vil gerne henstille til den højtærede Minister at paalægge Vejlaboratoriet eller Overvejsinspektoratet, eller hvor det nu maatte ligge, at Bearbejdningen af Tællingen bringes til Afslutning, saa Resultatet kan offentliggøres og dermed komme til Nytte som Vejledning ved fremtidige Vejanlægs Planlægning.

Det er et Indtryk, der har nedfældet sig mange Steder, og som ogsaa jeg har, at skal et Vejanlæg opnaa at komme i Betragtning ved Fordeling af de Midler, der gennem Vejfondene og 50 Mill. Kr. Fonden stilles til Raadighed til særligt Vejbyggeri, maa det være store Projekter til et betydeligt Beløb, ellers er der ingen Mulighed for at komme i Betragtning, og de Krav, der stilles til Vejenes Udstyr, maa overstige, hvad de lokale Forhold berettiger til. Beskæftigelsesmæssigt vilde Vejarbejderne ikke betyde mindre, om Pengene blev fordelt over flere Arbejder, tværtimod vilde det netop mange Steder være en Fordel. Og at Kravene, der stilles til Vejbredder, let overskrides, synes understøttet af den Undersøgelse, Vejlaboratoriet i 1936—37 foretog paa Roskildevej, og som gav til Resultat, at kun 44 km af Landets Landeveje havde en Færdsel saa stor, at den ikke uden Ulemper for den hurtige Trafik kunde afvikles paa en 5 til 6 m bred Kørebane, og meget oplysende og naturligt er det, at de 42 af disse 44 km ligger i Københavns Amt, altsaa i Københavns umiddelbare Nærhed.

Og derfor, selv om jeg altsaa har den Opfattelse, at man ved Administrationen af de særlige Vejfonds lader sig blænde og overvurderer de store Projekters Betydning saavel færdselsmæssigt som beskæftigelsesmæssigt, saa stiller jeg mig ikke absolut afvisende over for det foreliggende Forslag, idet Færdselsforholdene ved København naturligvis større Krav til Vejenes Udstyr, og Beskæftigelsesforholdene i København gør den større Arbejdsplads hensigtsmæssig.

Den paabegyndte Hørsholmvejs Karakter ændres ikke væsentligt ved, at Gang- og Cyklestier anlægges adskilt fra Motorvejen, Adskillelsen maa vel egentlig beteg-

nes som en Fordel for alle Trafikarter, og rent teknisk giver det simplere Udførelse af Til- og Frakørselsveje. Men den store Merudgift herved forbavser mig. Hørsholmvejen i den paabegyndte Udførelse angives i Københavns Amt nu at ville koste 8½ Mill. Kr. og i Frederiksborg Amt 5½ Mill. Kr., hvilket i alt bliver 14 Mill. Kr., medens Udbygningen efter det foreliggende Forslag anslaaes til 18½ Mill. Kr. Denne Merudgift paa 4½ Mill. Kr. har jeg ikke kunnet finde nogen Forklaring paa. Ganske vist bliver hver Kørebane en halv Meter bredere, men det kan da for hele Strækningen i alt ikke dreje sig om ½ Mill. Kr., og til Gengæld spares Adskillelsen mellem Kørebane og Cyklesti, Vandafledningen bliver simplere, og de to Gangstier maa i hvert Fald kunne indskrænkes til en enkelt. Jeg kan derfor ikke se, hvilke Poster der giver Anledning til de 4½ Mill. Kr.s Stigning. Beklageligvis er de i Bilag 1 angivne Udgiftsposter ikke delt paa de to Vejstrækninger. Hvis det havde været Tilfældet, var det muligt, at Forklaringen saa var at finde.

Det egentlig nye i det foreliggende Forslag er Ringvejen Vest om København. Det er ikke en Vej til Optagelse af den store Færdsel, idet denne fører fra eller til Byen og følger de Veje, som Ringvejen skærer og skal have Tilslutning til, medens den Færdsel, der gaar i Ringvejens Retning, er ringe i Forhold hertil. At den store Færdsel samles paa de radiære Veje, har naturligvis skabt størst Interesse for disse Veje, hvad netop Hørsholmvejen er Udtryk for, men det kan dog nævnes, at Formanden for Københavns Amdsraads Vejudvalg, Direktør Pade, for et Par Aar siden foreslog en Ringvej omtrent som den nu foreslaaede. Selv om Færdselsintensiteten paa Ringvejen bliver relativt ringe, løser en saadan Vej som særlig Motorvej dog den Vanskelighed, som en tværgaaende Færdsel betyder for den store Færdsel paa de radiære Veje. Ulemperne herfra er større, end Antallet af Køretøjer giver et direkte Udtryk for.

Jeg har derfor den Sympati for Lovforslaget, at ogsaa jeg er af den Opfattelse, at en særlig Motorvej er nyttigere som Ringvej end som radiær Vej. Blot synes jeg, der bør tages Hensyn til den relativt ringe Færdsel i Vejføringen, i Vejens Udstyr og navnlig ved Udformningen af Tilslutningerne til det øvrige Vejnet. Disse bør udføres saa simple, saa lidt pladskrævende og saa lidt indgribende i tilstedeværende Forhold som muligt.

I hvilket Forhold Forslaget i øvrigt kræver Vejforlægninger og griber generende