

[Kryger.]

interesserer en langt større kreds end de to amter, Københavns og Roskilde amt, og de kommuner, som betonvejen fra København til Køge gennemløber.

Da vejen var blevet færdigbygget i 1932—33, gik der ikke lang tid, før der fra sagkyndig side blev rettet kritik mod vejens bredde, idet man mente, den ikke havde mulighed for at tage den trafik, som den stadig større udflytning på strækningen langs Køgebugt uvægerligt medfører, ligesom statsbanerne stadig udvider køreplanen og anskaffer større rutebiler, der, efter hvad jeg har fået oplyst, nu kører ca. 70 ture om dagen, hvilket sammen med den store lastbiltrafik har medført adskilligt flere ulykker, bl. a. fordi disse store vogne tager udsynet fra vejen, hvorved persontrafikken vanskeliggøres. En overhaling på vejen er efterhånden ved at kunne blive livsfarlig.

Hertil kommer, at Køge landevej, efter at statsbanerne yderligere har udvidet Grosenbrode-ruten, vil blive en international rute, idet en stor del af færdslen fra det sydlige udland til Skandinavien uvægerligt vil gå denne vej.

At denne yderligere belastning er ved at blive et problem for vore færdselseksperter, tror jeg den højtærede minister vil forstå. Hele spørgsmålet har været til alvorlig drøftelse i de interesserede amter, hvor man er klar over, at en udvidelse er nødvendig. Jeg henstiller derfor til den højtærede minister, om ikke det vil være muligt, at dette vejarbejde tages op til fornyet overvejelse, idet det sikkert kan gennemføres uden større vanskeligheder, da det ikke vil kræve ekspropriation af ny jord, eftersom vejarealet er udlagt og der kun skal inddrages grøfter og vejrabatter. Arbejdet ved denne udvidelse er anslået til at ville koste ca. 8 mill. kr. og vil kunne være færdigt i løbet af to år, samtidig med at statsbanernes nye færge ind sættes på Gedser-ruten. Det var jo påtænkt at påbegynde arbejdet for et par år siden, men det blev udskudt på grund af den nødvendige nedskæring af de offentlige arbejder. Da det væsentligt vil blive jordarbejde, vil det måske være hensigtsmæssigt at lade det udføre som nødarbejde, idet det jo særlig vil kunne beskæftige arbejdsmænd, og da der i Køge og omegn netop er en del ledige, vil et sådant arbejde på nuværende tidspunkt blive hilst med glæde af disse mennesker.

Formanden: Den højtærede fiskeriminister har ordet på den højtærede minister for offentlige arbejders vegne.

Fiskeriministeren (Knud Rée): Jeg kan sige, at spørgsmålet om forbedring af forholdene på Køgevejen allerede i længere tid har beskæftiget navnlig Københavns og Roskilde amtsråd såvel som ministeriet. Den eksisterende Køgevej er jo ingen gammel vej; den blev først færdig i 1935. Det må imidlertid erkendes, at vejen ikke er tilfredsstillende for den trafik, den har. Den er for smal, der er tæt randbebyggelse langs størstedelen af vejen med mange sideveje, hvad der medfører megen svingende trafik og megen fodgængerfærdsel tværs over vejen. Ulykestallet viser da desværre også for årene fra 1948 til 1951 en jævn stigning. I året 1951 skete der 65 ulykker, hvorved 4 personer blev dræbt, 40 blev alvorligt såret og 31 lettere såret. Trafikken og dermed ulemperne ved vejen må antages at stige i de kommende år som følge af større udflytning både til sommer- og helårsbeboelse langs vejen. Dette har allerede medført den betydelige omnibus-trafik, der finder sted. Må jeg her indskyde, at statsbanerne er opmærksom på, at der ved kørsel med rutebiler på Køgevejen bør tages særligt hensyn til den øvrige trafik. Samtlige chauffører er derfor underrettet i overensstemmelse hermed, idet det samtidig er fremhævet overfor dem, at en overskridelse af den gældende maksimalhastighed ikke vil blive tolereret, og at to efter hinanden følgende vogne under kørslen skal holde en sådan afstand, at der bliver plads mellem dem til biler, der ønsker at overhale.

Fra driftslederens side føres der et ret effektivt tilsyn med, at ingen hasarderet kørsel finder sted — i givet fald gribes der øjeblikkelig hårdt ind; men driftslederen kan selvfølgelig ikke følge hver enkelt vogn, og det ville derfor være ønskeligt, om ethvert tilfælde af uforsvarlig kørsel, som bemærkes af andre, snarest blev meddelt til statsbanerne.

Københavns amtsråd har allerede på visse strækninger foretaget en nybelægning af kørebanen, således at vejen på disse strækninger kan udnyttes som 3-sporet, medens Roskilde amtsråd, uanset at trafikken naturligvis er mindre tæt, jo mere man fjerner sig fra København, for sin strækning