

3889 9/3 54: I. beh. af f. t. l. vedr. anlæg af motorvej Rødby Havn—Storstrømsbroen m. v. 3890

[Frede Nielsen.]

lovforslaget, gælder det, at der er tale om en bemyndigelse for ministeren til en begrænset gennemførelse af det, som ellers var fastsat gennemført i de to pågældende love af henholdsvis 1941 og 1942. Der er ikke fra nogen side rejst krav om fuld gennemførelse af projekterne nu. Hvis man så senere finder det nødvendigt at gå videre, skal der altså ny lovhjemmel til.

Hvad motorvejen på Lolland angår, fremhæver jeg, at forslaget drejer sig om færdiggørelse af strækningen fra et sted vest for Maribo til et sted omtrent midtvejs mellem Saksøbing og Guldborg. Der skal på det sidstnævnte sted laves en forbindelsesvej mellem den nye vej og den gamle landevej, som nu er forbindelsesled mellem de to nævnte byer. Jeg finder det klogt, at man foreløbig stopper op her, for en videreførelse af nyanlægget ville faktisk ikke gøre nytte, så længe broanlægget over Guldborgsund ikke kan etableres, og det er jo ikke så ligetil.

Færdiggørelsen af den nu foreslåede strækning vil koste 11,2 mill. kr., hvortil der eventuelt senere kan komme et beløb på 5 mill. kr. Forslaget indeholder nemlig også en bemyndigelse for ministeren til, når det måtte skønnes nødvendigt, at færdiggøre strækningen Maribo—Rødby Havn, hvor der i forvejen er gjort et stort arbejde. En sådan færdiggørelse ville koste 5 mill. kr. Forslaget går, som man vil have bemærket, ud på kun at udbygge de her omhandlede veje i en vejbane af ialt 9 m. bredde.

Imidlertid beholder man den jord, som allerede er eksproprieret, med henblik på en senere udlægning af vejen i fuld bredde, hvilket ganske givet er klogt; man skal ikke låse sig inde. Men nu opstår så i den forbindelse spørgsmålet om, hvorvidt man vil udbygge bygværkerne, d. v. s. viadukter o. s. v., i en til vejbanen svarende bredde eller i fuld bredde. I den overenskomst, som er afsluttet mellem ministeriet og Maribo amtsråd — den findes i forslaget som bilag III — findes en bestemmelse om, at det overlades

til ministeriet at afgøre bredden af disse bygværker. Jeg vil tro, det vil være rigtigt at vælge fuld bredde straks; dels er alle bygværkerne på strækningen Maribo—Rødby Havn der, dels er det altid en bekostelig opgave senere at skulle ændre sådanne ting; men det er naturligvis ikke noget afgørende spørgsmål.

I lovforslagets anden del ligger der en mængde detaljer, både vejtekniske og forhandlingstekniske. Om det vejtekniske får vi lejlighed til at tale sammen i udvalget. Jeg tror nu ikke, der bliver tale om nævneværdige ændringer, måske slet ingen. Jeg synes, forslaget gør indtryk af at være en solid enhed, når man tænker på, hvor vanskelig og krævende opgaven har været. Det drejer sig om et vejanlæg, som enten går igennem eller som strejfer tæt bebyggede områder, en række kommuner hver med sit lokale vejnet enten nogenlunde udbygget eller opridset på by- og egnsplaner. Det drejer sig om to amtsråd og mange kommuner, om både lokale og fjerntrafikale hensyn. Også hvad dette projekt angår, tror jeg på en nogenlunde enig vedtagelse. Der foreligger overenskomst med de to amtsråd og med kommunerne og også med Glad-sakse, efter at denne kommunes særlige og, synes jeg, rimelige interesser er imødekommet.

Af forslaget enkeltheder fremhæver jeg følgende: man foreslår, sådan som man er enig med de to amtsråd om, at udbygge Hørsholmvejen fuldtud på strækningen fra Jægersborg til Brønsholm. Dette arbejde er som bekendt i fuld gang; færdiggørelsen anslås til 35 mill. kr. Af den øvrige strækning foreslås det at færdiggøre strækningen fra Hørsholmvejen ved Jægersborg til Kagsaa eller Præstbro, hvilket navn man nu vil bruge. Her skal den gå over i den færdige vej, der bærer navnet ringvej B 3, og som over Herlev og Glostrup har forbindelse til Køgevej. Det er her ved Kagsaa eller Præstbro, man indgår et kompromis. Man har under forhandlingerne opnået enighed om ikke at videreføre ringvejen til Lyngbyvej, som