

[Anker Lau.]

for senere at bygge den motorvejsstrækning, der her er tale om. Vort forslag giver to muligheder for Lolland, ja, det giver egentlig tre. Hvis trafikken ikke bliver større, end at den nuværende vej kan klare den, så er det i orden. Hvis der skal noget mere til, vil vejen med de servitutter, som vi foreslår, kunne udbygges i samme bredde som i den anden ende, til tre vejbaner, og det vil kunne holde et langt stykke tid. Skulle det vise sig, at udviklingen går helt anderledes, end vi mener, ja, så har vi endelig den tredje mulighed, at bygge motorvejen, når vi engang skal have den. Hvis vi i dag skulle have truffet afgørelse om motorvejen, så tvivler jeg alligevel på, at man ville have valgt den udvej, som nu er nødvendig, fordi en del af strækningen faktisk er udbygget. Dette må medføre, at man i alle tilfælde ikke skal bygge motorvejen på de små øer dernede længere, end det er nødvendigt, med andre ord: hvor forarbejder er gjort i så stor udstrækning, at en anden løsning ikke er mulig. Det tror vi vil være rigtigt.

Endelig er der spørgsmålet om vejen vest om København. Her har man ment, at den lille strækning fra Lyngbyvej ned til Kagsbro absolut skal være motorvej. Vi anerkender, at det, der var tale om, dengang man havde kommissionen, at lave en skæring med Lyngbyvej i niveau med rundkørslen, duer ikke mere. Vi er enige i, at flere rundkørsler på Lyngbyvejen kan vi ikke have. Vi foreslår, at man fører motorvejen ind på Lyngbyvejen og over på den anden side, og dér skal så B₃-vejen begynde og føres til Roskildevvej. Jeg har ikke kunnet finde nogen motivering, hvorfor den ende af B₃-vejen absolut skal være motorvej. Den har ganske samme karakter, den skal tage ganske samme trafik som den anden ende. Derfor stiller vi altså vort forslag, som også vil betyde en væsentlig besparelse.

Det er jo således, at den allerstørste del af trafikken fra Sverige og sydpå går over København. Det er i alt fald begrænset, hvor mange der kører uden om København.

En meget stor del af trafikanterne vil nu engang gøre ophold i København. Jeg tror ikke på, at man kan forudse en trafik udenom København af et sådant omfang, at den vej, som er bygget som B₃-vej, ikke skulle kunne klare det. Når vi ser, hvad Roskildevvej har kunnet tage af trafik og tager den dag i dag, må vi sige, at det vil vare længe, inden vi når så vidt for en vej udenom København. Jeg ved, at den højtærede minister lægger vægt på, at man skal være forudseende. Det skal man naturligvis være, men man kan jo også være så forudseende, at man kommer til at ligge med nogle vejstrækninger, som har kostet en masse penge, men som der ikke er så forfærdelig stor brug for. Hvis man havde haft mulighed for at være forudseende, dengang vi begyndte, tror jeg ikke, man havde lavet disse motorveje, som man nu må gøre færdige, som forholdene ligger.

Man må også tage hensyn til hele stillingen på den anden side af Østersøen, hvor man ikke er kommet ret langt med det hele, hvor det hele fortøner sig ud i fremtiden. Så længe man dér ikke er kommet længere, vil jeg nok se, hvem der skal bruge disse motorveje nede på Lolland, for så stor trafik, at vi skal have motorveje til dækning af det lokale behov, bliver der ikke. Jeg synes, man skal være forsigtig med at bruge flere penge og mere arbejdskraft end højst nødvendigt til en opgave, hvis videreførelse på den anden side af Østersøen ikke er sikret. Jeg vil endda gå så vidt, at jeg vil synes, man heller ikke burde udbygge vejen fra Maribo til Rødby som motorvej — der er nogle få kilometer dér — medmindre man er sikker på, at den kan føres videre på den anden side ved Femern. Derfor vil jeg gerne spørge, hvornår den højtærede minister har tænkt sig at påbegynde dette arbejde, om det er hans hensigt uden hensyn til de fremskridt, der gøres på den anden side Østersøen, at sætte dette motorvejsbyggeri i gang. Jeg synes, det vil være af væsentlig betydning at få dette at vide, for ellers risikerer vi at få denne gennemgående motor-