

### Bilag 3.

#### Besvarelser fra ministeren for offentlige arbejder af en del af de af udvalget stillede spørgsmål.

##### Spørgsmål 1:

Hvad vil bekostningerne blive ved at føre en forbindelsesvej fra det punkt sydøst for Saks København, hvor jordarbejdet er ophørt (overføringen over hovedvej A 7), og derfra mod nord med udmunding i Guldborg-Saks København-vejen, formentlig lidt vest for Radstedvejens udmunding?

##### Svar:

Udgifterne ved motorvejens fortsættelse fra jordarbejdets foreløbige afslutning ved hovedvej A 7, under denne og under jernbanen anslås at koste 2,1 mill. kr., og en forbindelsesvej herfra til landevejen Saks København-Guldborg lidt vest for Radstedvejens udmunding kan anslås at koste 1,3 mill. kr., eller i alt 3,4 mill. kr.

##### Supplerende spørgsmål ad spørgsmål 1:

Er det ikke urimeligt i kun ½-1 kms afstand fra den nu udbyggede vejstrækning Majbølle-Rørbæk at placere en parallel løbende motorvej? Var det ikke mere rimeligt i stedet at bruge den nu udbyggede strækning af vejen Majbølle-Rørbæk som led i fugleflugtslinjens vej anlæg og så lade indføringen i motorvejen (ved overføringen over hovedvej A 7) fra denne vej ske ved en forbindelsesvej, der kunne begynde lidt vest for Radstedvejens udmunding i Majbølle-Rørbækvejen?

##### Svar:

Selv om der ikke foreligger udarbejdet noget projekt herfor, må det være muligt at udføre en forbindelsesvej mellem den påtænkte underføring under Lollandsbanen øst for Saks København og et punkt på Saks København-Guldborg landevej vest for Rad-

stedvejens tilslutning til denne vej. En sådan forbindelsesvej kan dog ikke få kurveradier på mere end ca. 400 m, hvilket er utilfredsstillende. Efter ministeriets vejregler af 1943 bør kurveradierne være 800-1 000 m.

Såfremt forbindelsesvejen skal udbygges med sådanne kurveradier, vil det medføre tilslutning til Guldborgvejen ca. ½ km øst for Radstedvejens indmunding og dermed større længde af forbindelsesvejen.

Som tidligere oplyst har landevejen Saks København-Guldborg på strækningen fra forbindelsesvejens tilslutning ved Radstedvejen og til Soesmarke 8 m kørebane og 2,2 m brede kombinerede gang- og cykelstier.

Selvfølgelig vil den således udbyggede landevejsstrækning sammen med nævnte forbindelsesvej indtil videre kunne anvendes som adgangsvej til motorvejen øst for Saks København, men man må dog henlede opmærksomheden på, at sammenlignet med motorvejsstrækningen til Majbølle vil man derved få en ca. 5 km lang vejstrækning med blandet trafik, randbebyggelse og indmundende sideveje, hvilket i færdsels- og sikkerhedsmæssig henseende er langt ringere end den tilsvarende motorvejsstrækning, idet udbygningen af Guldborgvejen her er foretaget ud fra den forudsætning, at vejen kun skulle betjene den lokale trafik til Saks København, medens den gennemgående trafik i henhold til loven af 1954 ved Majbølle ville blive henvist til motorvejen. For så vidt angår strækningen nord for Majbølle, gælder, at vejen som nævnt i besvarelsen til spørgsmål 18 [ikke optrykt her] før eller senere i forbindelse med bygning af en ny bro over Guldborgsund må påregnes forlagt uden om Guldborg, sandsynligvis ad de alle-