

## Betænkning

over forslag til lov om ændring af lov nr. 191 af 17. april 1941 om anlæg af en motorvej fra Rødby Havn til Storstrømsbroen og af lov nr. 168 af 11. april 1942 om anlæg af en motorvej vest om København samt udbygning af Hørsholmvejen som motorvej.

(Afgivet af udvalget den 21. maj 1954).

Udvalget har afholdt 7 møder, haft samråd med ministeren for offentlige arbejder og beset områderne med de påbegyndte og projekterede vejstrækninger såvel ved København som på Lolland.

På foranledning af partiet venstres medlemmer af udvalget har udvalget gennem ministeren for offentlige arbejder rettet henvendelse til Maribo amtsråds vejudvalg for at høre dets syn på en ændret linieføring af vejen på strækningen Saks København—Majbølle.

Efter først at være behandlet i amtets vejudvalg har spørgsmålet derefter været drøftet i selve amtsrådet, der i sit svar, der er optrykt som bilag til betænkningen, giver en klar tilslutning til lovforslagets linieføring og en lige så klar afvisning af en ændret linieføring på Lolland.

Herefter indstiller et *flertal* (socialdemokratiets og det radikale venstres medlemmer af udvalget) lovforslaget til *vedtagelse uforandret*, idet flertallet samtidig henstiller, at strækningen Rødby Havn—Maribo, på hvilken der stort set kun mangler kørebanelægning, gøres færdig samtidig med strækningen Maribo—Saks København.

Et *mindretal* (venstres og det konservative folkepartis medlemmer af udvalget) kan ikke tiltræde forslaget om udbygning af en motorvej på strækningen Saks København—Majbølle og videre til Guldborgvejen.

Mindretallet anser det for unødvendigt med de nuværende udsigter for trafikken på Lolland at bygge motorveje på andre strækninger end dér, hvor arbejdet allerede

er så vidt fremskredet, at en anden løsning er umulig.

På strækningen øst for Saks København er der endnu ingen forberedelser gjort. Hensynet til det ønskelige i at bevare så megen frugtbar landbrugsjord som muligt samt til at undgå den gennemskæring og adskillelse mellem landbrugsarealer, som en motorvej vil betyde, har derfor vejet så stærkt i mindretallets overvejelser, at det må mene, at en vej sydøst om Saks København ført ud til Guldborgvejen, hvor Radstedvejen udmunder, vil være tilstrækkelig til — i hvert fald for en årrække — at klare den trafik, der efter et rimeligt skøn kan ventes på strækningen.

For det tilfælde, at en gennemført Tysklandsrute i en nærmere fremtid skulle blive gennemført og forårsage en trafik, der nødvendiggør en motorvej på denne lille strækning, er mindretallet indforstået med, at staten beholder de eksproprierede arealer.

Da mindretallet imidlertid ikke anser denne situation for umiddelbart foreliggende, foreslås det ved ændringsforslag nr. 1, at der på grundene langs Guldborgvejen søges lagt servitutter med forbud mod bebyggelse i den udstrækning, det er påkrævet for at bevare mulighed for at udbygge vejen i 3 vejbaner og med cyklestier, hvilken udbygning efter mindretallets opfattelse foreløbig vil være tilstrækkelig til, at vejen kan tage den trafik, der kan ventes.

Indenfor mindretallet ønsker det konservative folkepartis medlemmer at bemærke, at partiet kan tilslutte sig mini-

sterens lovforslag bortset fra — som det fremgår af omstående bemærkninger — forslaget om udbygningen af strækningen fra Sakskøbing til Majbølle og videre til Guldborgvejen.

Et andet mindretal (venstres medlemmer af udvalget) anser det for usandsynligt, at trafikken på en ringvej udenom København indenfor en overskuelig fremtid bliver så stor, at en motorvej ude af niveau på den lille strækning fra Lyngbyvej til forbindelsen med B<sub>3</sub>-vejen ved Kagsaa må anses for nødvendig.

Mindretallet er af den opfattelse, at den kommende trafik vil kunne klares med en vej af samme karakter som B<sub>3</sub>-vejen med de overføringer over Slangerupbanen og Stengaards Allé, som forholdene nødvendiggør, og med hensyntagen til, at Hareskovvej næppe kan skæres i niveau.

En sådan løsning vil i henhold til de oplysninger, udvalget har modtaget, medføre en betydelig besparelse.

Mindretallet foreslår derfor ved ændringsforslag nr. 2 motorvejen fra Brønsholm ført ned under Lyngbyvejen, men herfra videreført til forbindelsen med B<sub>3</sub>-vejen ved Kagsaa som en vej af samme type som denne og med de overskæringer og skæringer ude af niveau, som ministeriets foreløbige beregninger, der er anført i bilag 4 og 5, forudsætter.

### Ændringsforslag.

#### Til § 1.

Af et *mindretal* (Givskov Christensen, Foss, From, Gideon, Gottschalck-Hansen, Holmberg, Anker Lau og Tesdorpf):

1) Punkt 1 affattes således:

„at begrænse gennemførelsen af det i § 1 i lov nr. 191 af 17. april 1941 omhandlede anlæg af en motorvej fra Rødby Havn til Storstrømsbroen til strækningen fra motorvejens skæring med hovedvej nr. 7 vest for Maribo sydøst om Sakskøbing til et punkt på landevejen Sakskøbing—Guldborg umiddelbart ved Radstedvejens udmunding, dog at strækningen fra Rødby Havn til det ovennævnte punkt vest for Maribo ligeledes bringes til udførelse, såfremt dette skønnes påkrævet af hensyn til en trafikforbindelse over Rødby Havn til Tyskland. I forbindelse hermed bemyndiges ministeren endvidere til på de ejendomme, der støder op til Guldborgvejen fra Radstedvejens udmunding til 7,2 km stenen, at søge pålagt servitutter vedrørende bebyggelse med henblik på at bevare muligheden for at udbygge vejen i 3 vejbaner og med cyklestier.“

Af et *mindretal* (Givskov Christensen, From, Gideon, Holmberg og Anker Lau):

2) Punkt 2 affattes således:

„at begrænse gennemførelsen af de i § 1 i lov nr. 168 af 11. april 1942 omhandlede anlæg af en motorvej vest om København samt udbygning af Hørsholmvejen som motorvej til strækningen fra vejgafflen ved Brønsholm til og med motorvejens underføring under Lyngbyvej ved Mariebjerg kirkegård. Fra motorvejens underføring under Lyngbyvej og til Kagsaa bemyndiges ministeren for offentlige arbejder til i stedet for at udbygge motorvejen som sådan at anlægge en landevej af samme type som landevejen over Herlev og Glostrup til landevejen København—Køge, dog at vejskæringerne, hvor forholdene gør det nødvendigt, kan ske ude af niveau, samt til“.

Givskov Christensen.

Foss.

From.

Gideon.

Gottschalck-Hansen.

Lysholt Hansen,  
formand og ordfører.

Heising.

Holmberg.

Kai Jensen.

Svend Jørgensen,  
næstformand.

Aage Knudsen.

Holger Larsen.

Wiggo Larsen.

Anker Lau.

Frede Nielsen.

Ravn.

Tesdorpf.

## Bilag I.

Ministeriet for offentlige arbejder.

København, den 30. marts 1954.

I anledning af det ærede udvalgs forespørgsel i skrivelse af 19. marts 1954 tillader jeg mig herved at oplyse følgende:

ad 1) (Oplysning om videreførelse sydpå af den projekterede motorvej vest om København, idet forudsætningen for, at staten beholder de eksproprierede arealer, som ligger øst for B<sub>3</sub>, jo må være, at motorvejen senere udbygges og føres videre sydpå.)

Det må antages, at Ringvej B<sub>3</sub> fra Kagsaa mod syd i en årrække vil have tilstrækkelig kapacitet til at tage den mere gennemgående trafik, d. v. s. dels den trafik, der kører helt uden om København, dels den trafik, der har endepunkt og, eller udgangspunkt i København, men benytter Ringvejen på en strækning. Det bemærkes herved, at Ringvejen uden ekspropriation vil kunne udbygges som 4-sporet vej med midterrabat.

Vejen lider dog som gennemgående trafikvej af visse mangler:

Allerede omkring Præstebro vil 2—3 veje blive tilsluttet; og der findes umiddelbart nord for Herlev allerede en del randbebyggelse langs vejen. Nord for Herlev indmunder endvidere vejen fra Hjortespring. I selve Herlev krydser Frederikssundsvej i niveau. Syd for Herlev findes eller anlægges sideveje til boligkvarterer mod øst og industrikvarterer mod vest. Ved Ejby indføres Jyllingevej i niveau, og ved Glostrup omkring det nye amtssygehus er randbebyggelsen i livlig udvikling. Ved skæringen med hovedvej 1 i Glostrup er forholdene allerede nu mindre gode og vil med den stærkt øgede både krydsende og svingende trafik, der må forudses, når hele ringlinien fra Jægersborg til Køgevej er udbygget, blive særdeles uheldige. Den høje bebyggelse ved dette kryds vanskeliggør vejtekniske forbedringer.

Hvor længe vejen vil være tilfredsstillende som gennemgående trafikåre, vil i nogen grad afhænge af, i hvilket omfang der sker yderligere bebyggelse ved og omkring den, og i hvilket omfang lokal færdsel, herunder cykle- og fodgængertrafik, føres ind på eller krydser den.

Samtidig med at Ringvej B<sub>3</sub> på denne måde bliver utilfredsstillende som gennemgående trafikvej, vil dens betydning som hovedåre for mere lokal trafik dog formentlig være støget så meget, at vejanlægget vil blive fuldt udnyttet, selvom den gennemgående trafik overføres til motorvejsanlægget.

Andre faktorer, der vil kunne fremskynde anlægget af den projekterede motorvejsstrækning fra Kagsaa mod syd, er ønskeligheden af at få vestmotorvejen tilknyttet en kommende industrihavn ved Avedøre og den i skitsen til generalplan for København viste motorvejsforbindelse til Lufthavnen over Sydløbet og Amager Fælled. Disse vejforbindelser, der vil få direkte forbindelse med en vestmotorvej, vil medføre, at en stor del af trafikken til industrihavnen og Amager ledes uden om Københavns centrale dele. Dette forudsætter dog, at omkørselsruten er trafikalt tilfredsstillende og ikke ligger for langt mod vest, og begge disse krav opfylder ringmotorvejen, såfremt denne til sin tid forlænges mod syd. Hvis der bygges en Øresundsbro i linien København—Malmø, må det yderligere påregnes, at vejtrafikken fra denne føres ad Lufthavnsvejen, og den del af denne trafik, der har mål i Nordsjælland, vil med fordel kunne føres ad den ovenomtalte nye forbindelse over Sydløbet og videre ad ringmotorvejen, såfremt denne forlænges fra Kagsaa mod syd.

Ekspropriationerne til den i loven af 11. april 1942 omhandlede motorvej er foretaget mod syd indtil vestbanen. Når der overhovedet er eksproprieret syd for Roskildevej (hovedvej 1) til trods for, at den foreløbig kun var tænkt udbygget til og med tilslutningen til hovedvej 1 i Glostrups østkant, hænger dette formentlig sammen med, at tilslutningsanlægget for at undgå krydsende trafik er udlagt på begge sider af Roskildevej. Det er dog en selvfølge, at den projekterede motorvej må føres videre til forbindelse med en kommende vestmotorvej (motorvej til Køge). Der er imidlertid ikke truffet endelig bestemmelse om sidstnævnte anlæg eller linieføring.

ad 2) (I Særdeleshed ønskes oplysning om, hvornår ekspropriation af de nødvendige arealer til færdiggørelse af motorvejen kan tænkes gennemført.)

Ekspropriation syd for vestbanen bør næppe foretages, førend der er truffet endelig bestemmelse om, at en vestmotorvej skal anlægges, samt om denne vejs linieføring. Selv når dette er sket, vil man dog bl. a. under hensyn til, at den nord-sydgående motorvej også syd for vestbanen må tænkes ført langs enceinten, anse det for sandsynligt, at vejlinien ved de pågældende kommunalbestyrelses medvirken kan sikres tilstrækkeligt ved anvendelse af bestemmelserne i byplan- og egnsplanlovene. Selve tilslutningsanlægget til vestmotorvejen bør dog ekspropriere sin forbindelse med ekspropriationerne til denne. Såfremt det iøvrigt skulle blive nødvendigt at ekspropriere arealer syd for banen, kan sådanne ekspropriationer foretages med hjemmel i loven af 11. april 1942, der i § 1 bestemmer motorvejens sydlige endepunkt som „et punkt ved Brøndbyvester“. Da det foreliggende lovforslag kun begrænser gennemførelsen af selve vejarbejdet, men forudsætter, at de i henhold til loven af 1942 eksproprierede arealer forbliver på statens hånd, vil det, hvis forslaget ophøjes til lov, formentlig ikke være nødvendigt at skaffe ny ekspropriationshjemmel, hvorimod hjemmel til afholdelse af de med ekspropriationerne forbundne udgifter måtte søges på finansloven.

ad 3) (Nærmere begrundelse for at give kommunerne kompensation for tidligere

års kommuneskatter af eksproprierede og udlejede arealer og oplysning om, hvor store beløb der kan blive tale om til dette formål.)

Forslaget er begrundet med, at ministeriet fra de interesserede kommuner samt fra oppebørselsmyndighederne har modtaget henvendelser om betaling af skatter m. v. for arealer, der er erhvervet til motorvejsanlægget, men som, da anlægget på visse strækninger enten allerede fra erhvervelses-tidspunktet eller på et senere tidspunkt ikke skønnedes straks at ville blive benyttet til vejanlæg, er udlejet, således at staten har oppebåret indtægter af de pågældende arealer.

Endvidere har indenrigsministeriet i skrivelse af 16. oktober 1946 henstillet til ministeriet for offentlige arbejder, om dette ikke efter omstændighederne måtte finde anledning til, uanset den i anlægslovenes § 6, stk. 1, indeholdte bestemmelse om fritagelse for skatter, afgifter og byrder, at frafalde fritagelsen for at svare kommunale ejendomsskatter af de bortforpagtede arealer, der endnu ikke er inddraget i vejenes anlæg. Indenrigsministeriet har til støtte for denne henstilling anført, at det formentlig må antages at have ligget udenfor de citerede lovbestemmelers forudsætning; at de omhandlede vejanlæg gennem længere perioder ville blive bragt til standsning, og at det ifølge bestemmelsen i § 16, stk. 1, nr. 4, jfr. § 19 i lov nr. 188 af 20. maj 1933 om kommunale ejendomsskatter, som almindeligt princip gælder, at ejendomme, tilhørende stat og kommuner, er skattepligtige til kommunen, forsåvidt de afkaster indtægter f. eks. gennem udleje. Ministeriet for offentlige arbejder har ikke kunnet være uenigt med indenrigsministeriet i dette almindelige synspunkt og har derfor meddelt dette ministerium, at man ville søge forholdet ordnet, når de 2 anlægslove måtte blive optaget til revision. Tilsvarende synspunkter blev gjort gældende under forhandlingerne med Maribo amtsråd. Hvad angår de strækninger af motorvejen vest om København, som ikke er kommet til udførelse, betalte det daværende anlægsdirektorat efter stærkt pres fra amts- og sognekommuner med forbehold om tilbagebetaling opkrævede skatter m. v. for de ejendomme,

som er udlejet, og denne praksis har man ment at burde fortsætte indtil forholdene kunne ordnes af lovgivningsmagten.

Med hensyn til de økonomiske konsekvenser skal man oplyse følgende:

*Motorvejen vest om København.*

Lejeindtægterne har i de senere finansår andraget ca. 28 000—29 000 kr. årlig, medens de med forbehold udbetalte skatter andrager ca. 17 000 kr. årlig. Der er hidtil ialt udbetalt et beløb af ca. 75 000 kr.

*Motorvejen Rødby Havn—Storstrømsbroen.*

For arealer, der er udlejet på denne strækning, er der som nævnt ikke betalt skatter.

Da det allerede ved ekspropriationen var klart, at vejanlægget på strækningen på Falster og på Lolland, strækningen fra Guldborgsund og til et punkt ca. 1 km vest for Majbølle, hvor motorvejen i henhold til lovforslaget foreslås sat i forbindelse med landevejen Sakskebøbing—Guldborg, ikke ville blive udført straks, opnåede ekspropriationskommissionen med samtlige lods- ejere på denne strækning en ordning, hvor- efter kun jorderstatningen og på Falster erstatningen for de ulemper, der straks indtrådte, blev udbetalt, medens erstatning- en for de ulemper, der først ville indtræde, når anlægget måtte blive bragt til udførelse,

henstod uden renter og først skulle udbe- tales, når arealerne skulle afgives. Samtidig blev de eksproprierede arealer udlejet til lodsejerne for en årlig leje, svarende til  $2\frac{1}{2}$  pct. af den udbetalte erstatningssum. Værdien af de eksproprierede arealer er på denne strækning i de fleste tilfælde sat til 3 000 kr. pr. ha.

De lejeindtægter, staten har haft af de på disse vilkår udlejede arealer samt af ganske enkelte arealer, der er udlejet på andre vilkår, har udgjort ca. 9 000 kr. årlig.

Kun fra 2 af de måske fem sognekommuner, der kan komme i betragtning, har man modtaget krav om betaling af skatter, og der kan derfor ikke siges noget sikkert om, hvad det samlede skattekrav vil andrage, men efter et løseligt skøn på basis af de krav, der er indkommet, mener man, at det samlede beløb for den indtil nu forløbne ca. 10-årige periode næppe vil overstige 75 000 kr.

Idet bemærkes, at arealerne som nævnt er udlejet på for lodsejerne meget gunstige vilkår, og at der ikke ensidigt fra statens side kan ske en forhøjelse af de lejebeløb, der er fastsat som et led i ekspropriationen, ville man ikke finde det rimeligt, at tilbage- betaling til nogen kommune kommer til at overstige, hvad staten har haft i lejeindtægt for det enkelte areal.

Carl Petersen.

/ C. Eigtved,  
eksp.sekr.

Til folketingets udvalg angående forslag til lov om ændring af lov nr. 191 af 17. april 1941 om anlæg af en motorvej fra Rødby Havn til Storstrømsbroen og af lov nr. 168 af 11. april 1942 om anlæg af en motorvej vest om København samt udbygning af Hørsholmvejen som motorvej.

**Bilag 2.****Ministeriet for offentlige arbejder.**

København, den 22. april 1954.

I anledning af det ærede udvalgs forespørgsler af 29. marts og 6. april 1954 tillader jeg mig herved at oplyse følgende:

ad 4) (Oplysninger udbedes om, hvor langt forhandlingerne er nået med hensyn til gennemførelse af færgeruten Rødby—Femern).

ad 5) (Hvor langt er forberedelserne gjort på tysk side?)

Idet jeg tillader mig at henvise til mine udtalelser under 1. behandling af finansloven for 1954—55 (folketings Tidende sp. 2037—38), skal jeg yderligere oplyse følgende enkeltheder:

Redegørelse for spørgsmålet om „Fugleflugtslinien“'s etablering er givet fra statsbanerne til Nordisk Råd i januar 1953 og findes i Tidende for Nordisk Råd 1953, spalte 677—686. Meget kort resumeret går denne redegørelse ud på, at statsbanerne er af den opfattelse, at udbygning af „Fugleflugtslinien“ bør ske i terminen 1955—60, såvidt der kan skaffes penge dertil, og såvidt der også på tysk side kan sættes ind på udbygningen dør af „Fugleflugtslinien“ med havne- og jernbanelejer over Femern og fast forbindelse over Femern Sund.

På initiativ fra dansk side blev spørgsmålet i februar 1953 drøftet mellem den tyske og den danske generaldirektør på et møde, hvor iøvrigt den svenske og den norske generaldirektør var inviteret til deltagelse. Man vedtog dør at gå videre med undersøgelse af mulighederne for gennemførelsen af den tyske del af „Fugleflugtslinien“ og herunder undersøge såvel de tekniske som de finansielle sider af spørgs-

målet. Fra tysk side blev under drøftelsen meget stærkt fremhævet de store finansielle vanskeligheder, Tyske Forbundsbaner arbejdede under, og givet udtryk for, at det måtte anses for endog meget vanskeligt foreløbig på tysk basis af skaffe penge til gennemførelsen af anlæggene, der på tysk side er af væsentlig større økonomisk rækkevidde end på dansk side. Efter det på mødet i februar vedtagne har der senere været et møde i Hamburg med drøftelse af en række tekniske enkeltheder, og det blev på dette møde en forudsætning, at man fra tysk side skulle indkalde til nyt møde, når forskellige af de rejste (navnlig tekniske) problemer var noget mere afklaret.

Der er nu for ganske nylig fra tysk side indkaldt til et første møde i det på mødet i Hamburg forudsatte arbejdsudvalg til videreførelse af arbejderne på Fugleflugtslinieprojektet. Dette arbejdsudvalgs første møde har fundet sted i Hamburg i april 1954, hvorunder en række tekniske og trafikale enkeltheder har været drøftet. Det aftales, at forhandlingerne skal fortsættes ved et møde her i København i juni-juli. Man forudsætter, at Tyske Forbundsbaners endelige stilling til projektets gennemførelse næppe vil blive klarlagt før tidligst, når arbejdsudvalgets indstilling foreligger. Man ved endnu ikke her, hvor detaljerede undersøgelser der ønskes anstillet på tysk side.

Vejforbindelsen Rødby—Femern—Lübeck o. s. v. indgår i det europæiske hovedvejsnet i henhold til den internationale deklARATION af 16. september 1950. Tyskland har endnu ikke tiltrådt denne deklARATION, men

vejnettet er udarbejdet under medvirken af det tyske vejvæsen, og repræsentanter for Bundesverkehrsministerium har senere ved forskellige lejligheder givet udtryk for deres tilslutning til den tyske del af det omhandlede vejnet. De har imidlertid hidtil tillige givet udtryk for, at udbygning af andre vejstrækninger fra et tysk synspunkt var vigtigere end udbygning af linien fra Lübeck til Femern. Således har chefen for det tyske rigsvejvæsen i en artikel i „Strasse und Autobahn“ for marts 1954 opdelt de påkrævede motorvejsanlæg i to grupper, nemlig arbejder, som bør gennemføres i løbet af henholdsvis 10 og 20 år, og her er vejstrækningen Lübeck—Grossenbrode—Femern henført til sidste gruppe. Spørgsmålet om gennemførelsen af det omhandlede internationale vejnet ventes drøftet nærmere i de kommende måneder i forbindelse med forberedelserne til det næste vesteuropæiske trafikminister-møde.

ad 6) (Er jorden eksproprieret til vejens uddrejning i henhold til forslaget fra Majbølle til Guldborgvejen?)

Ja.

Da affattelsen af protokollen for vedkommende besigtigelses- og ekspropriationskommission syntes at kunne give anledning til nogen tvivl herom, har man foranlediget sagen nærmere undersøgt og drøftet den med den kst. kommissarius ved anlæg af jernbaner m. v. på øerne og den ledende landinspektør ved anlægget, som oplyser, at de pågældende ekspropriationer fandt sted i 1943, at ekspropriationserstatningen forlængst er udbetalt, og at såvel den matrikulære som tingbogsmæssige berigtigelse har fundet sted.

ad 7) (Hvad vil det koste af gennemføre planen om at føre vejen ud til Guldborgvejen lige sydøst om Saks-købing i nærheden af Rørbæk og så gøre vejen herfra til 7,2 km-stenen lige så bred som herfra til Guldborg?)

Uden nærmere projektering kan udgiften vanskeligt anslås, men den vil efter et foreløbigt skøn udgøre ca. 3,9 mill. kr.

ad 8) (Til sammenligning bedes opgivet, hvad det forelagte forslag med motorvej fra Saks-købing og uddrejning ved Majbølle vil koste.)

Udgiften anslås til 5,4 mill. kr.; såfremt jordarbejdet kun udføres i halv bredde 4,9 mill. kr.

ad 9) (Er prisen på landbrugsjord ikke steget så meget, siden ekspropriationen fandt sted, at det må være muligt at sælge den tilbage til de tidligere ejere uden tab for staten?)

Såvidt ses, er erstatningen for selve jordarealerne gennemgående fastsat på grundlag af en pris på 3 000 kr. pr. ha, og man vil skønne, at prisen på den pågældende egn nu næppe kan sættes lavere end til 5 000 kr. pr. ha. Imidlertid har, som det vil fremgå af besvarelsen ad 17, den faktiske, udbetalte erstatning andraget ca. 5 000 kr. pr. ha, idet der ud over jorderstatningen er udbetalt visse ulempeerstatninger og erstatning for bygninger m. v.

Såfremt anlægget opgives, har i henhold til § 20 i forordning 5. marts 1845 ejerne af de grunde, hvorfra arealerne er taget, indløsningsret til disse mod et vederlag, som fastsættes af uvildige, af retten udmeldte mænd. Man vil formene, at disse mænd ikke kan være berettigede til at lægge ekspropriationserstatningen til grund for bestemmelsen af indløsningsvederlaget, men må vurdere arealerne under hensyn til deres værdi på indløsnings-tidspunktet. Ministeriet tør herefter ikke udtale nogen mere bestemt formodning om, hvilket provenu en sådan indløsningsprocedure ville indbringe. Det bemærkes herved, at staten ikke har nogen ret til at kræve overtagelse fra ejernes side, og at man derfor må være opmærksom på faren for, at staten kommer til fremover at beholde en række småparceller, som kun kan tænkes udnyttet af det offentlige til vejanlæg, hvis man atter i større eller mindre omfang eksproprierer de mellemliggende indløste arealer.

Såfremt man ved beregningen af statens tab ville se bort fra den væsentlige forringelse i kronens købekraft, der har fundet sted siden ekspropriationerne, og således godskrive ejerne en dertil svarende gevinst (som tydeligt viser sig i tilfælde af ejerskifte i den mellemliggende periode), måtte arealerne tilbydes til beløb, der udover areal- og bygningserstatninger ved ekspropriationen tillige skulle dække udbetalt ulempe-

erstatning (tilsammen altså ovennævnte beløb af ca. 5 000 kr. pr. ha) + det rentetab, som ikke kan anses for dækket gennem de oppebårne lejeindtægter (navnlig renter af beløb, udbetalt som ulempeerstatning). En vurdering af udsigterne til på et sådant grundlag at få tilbagesolgt alle eller den væsentligste del af arealerne på strækningen både på Lolland og Følster tør man ikke fremkomme med uden en nøjagtig gennemgang af de enkelte i betragtning kommende jordstykker, hvortil der vil medgå betydelig tid. (De — bortset fra rentetabet — hertil svarende tilbud fra lodsejerne i Majbølle og Radsted, hvormed man er blevet bekendt gennem udvalget, har man søgt at sammenholde med ekspropriationsprotokollen, men såvidt ses, er ikke alle lodsejere i de to kommuner, hvorfra ekspropriationen er sket, medunderskrivere). Det tilføjes, at en disposition af den omhandlede art, hvorved staten fraviger den i lovgivningen foreskrevne fremgangsmåde for indløsningen, formentlig ikke bør foretages af ministeriet uden særlig hjemmel.

ad 10) (Hvor stor en besparelse vil man opnå (priser 1954) ved at udføre vejen fra Kagsaa til Lyngbyvej/Hørsholmvej som en fortsat B<sub>3</sub>-vej med rundkørsler i niveau, idet dog cyklestier og gangstier ved skæring med Lyngbyvejen forsænkes?)

Karakteren af B<sub>3</sub>-vej ad motorvejslinien fra Kagsaa til Stolpegaardsvej og derfra i ny tracé til Lyngbyvej ved Ræveskovsbakken, kendetegnet bl. a. ved niveauskæringer med andre veje, kan af tekniske grunde ikke gennemføres helt konsekvent. Overføringen over Slangerupbanen drager overføringen over Stengaards Allé med sig, og Hareskovvej kan næppe skæres i niveau, da man af hensyn til udligningen mellem afgravet og påfyldt jord i anlægget som helhed er nødt til at udføre sådanne afgravninger i bakke- og draget ved Hareskovvej, at den til et overførsels- eller underførselsanlæg svarende niveauforskel fremkommer af sig selv. Ved Klausdalsbrovej er jordarbejdet for overførselsanlægget allerede udført.

Derimod vil det være teknisk muligt at tilvejebringe niveauskæringer — efter forholdene enten rundkørsler eller en anden slags tilslutningsanlæg — ved Gladsakse Møllevej, Frederiksborgvej, Buddingevej,

Stolpegaardsvej og, hvis man ser bort fra det spildte jordarbejde, også ved Klausdalsbrovej. Der vil dog være adskillige vanskeligheder og ulemper forbundet hermed, både af teknisk og anden art. Således vil anlæg af rundkørsler ved Gladsakse Møllevej og Frederiksborgvej medføre ekspropriation af en del bebyggelse. Ifølge oplysninger fra Gladsakse kommune lader det sig i øvrigt næppe gøre at sænke Gladsakse Møllevej henimod 2 m, hvilket er nødvendigt, hvis Frederiksborgvej skal skæres i sit nuværende niveau. Med hensyn til forholdene i *Gladsakse kommune* bemærkes i øvrigt, at kommunalbestyrelsen, der ved mundtlige henvendelser har fremsat ønske om snarlig udførelse af overføringen for Klausdalsbrovej over motorvejen, samtidig har givet udtryk for, at den foretrækker, at de øvrige skæringer bliver ude af niveau. Med hensyn til forholdene i *Gentofte kommune* gælder, at den i spørgsmålet forudsatte nye linieføring fra Stolpegaardsvej til Lyngbyvej ved Ræveskovsbakken på en mindre strækning berører den fredede Gammelmose, og at kommunalbestyrelsen, såvidt man har forstået, er interesseret i, at arealerne mellem Stolpegaardsvej, Lyngbyvej og Gammelmosevej ikke bliver gennemskåret af andre gennemgående vejanlæg end den projekterede motorvej, der forløber langs Mariebjerg Kirkegård. Det tilføjes i denne forbindelse, at man ved forhandling med kommunalbestyrelsen har opnået enighed om, at det oprindeligt forudsatte, komplicerede tilslutningsanlæg på disse arealer bortfalder og erstattes af simple parallelramper.

Man finder det i øvrigt nødvendigt at fremhæve, at en skæring mellem Hørsholmvejen, Lyngbyvej, den projekterede forlængelse af Vangedevej, Niels Steensensvej og ringvejen mod vest i et enkelt punkt vil medføre en så stærk trafikkoncentration, at kapaciteten af selv en overordentlig stor rundkørsel med forsænkede cykle- og gangstier må forventes i løbet af få år at blive utilstrækkelig.

Dette forhold har fået yderligere vægt derved, at den af amtsrådet nu påbegyndte facade-løse omfartsvej gennem Lyngby ikke muliggør afkørsel mod vest på strækningen gennem Lyngby, hvor den vestgående trafik hidtil har drejet af ad Buddingevej. Såfremt motorvejslinieføringen fastholdes syd for



Bilag til bet. o. lovf. vedr. anlæg af en motorvej fra Rødby Havn til Storstrømsbroen m. v.

Lyngby, vil denne trafik kunne dreje af ind på motorvejen allerede umiddelbart syd for Vintappergården og vil således ikke belaste det foran omhandlede kryds på Lyngbyvejen.

Endelig må man henlede opmærksomheden på, at en afgørende faktor ved bedømmelsen af spørgsmalet om vestringsvejens linieføring er ændret, siden udvalget angående motorvejen vest om København afgav sin betænkning, idet arbejdet med Hørsholmvejen er fremmet til fuldførelse næste år, og herunder har det været nødvendigt i forbindelse med de øvrige arbejder ved Jægersborg også at udføre jord- og broarbejder, som forudsætter en vejforbindelse herfra mod vest ad motorvejslinien.

I besvarelse af det stillede spørgsmål har man imidlertid forsøgt et skøn over udgifterne ved udførelse af en landevej i motorvejslinien, dog med tilslutning til Lyngbyvej ved Ræveskovsbakken og med skæringer i niveau undtagen for Hareskovvej, Slangerupbanen og Stengaards Allé samt med forsænkede gang- og cyklestier i en rundkørsel ved Lyngbyvej. Udgifterne kan ikke uden et betydeligt projekteringsarbejde fastslås med større nøjagtighed, men vejdirektoratet har i samråd med amsvejsinspektoratet anslået udgiften til *ca. 14,5 mill. kr.*, medens udgiften til motorvejsanlægget Kagsaa—Jægersborg vil koste *ca. 20,5 mill. kr.*

De anførte tal kan dog ikke umiddelbart sammenlignes, da der i de 14,5 mill. kr. indgår udgifter til rundkørselsanlægget ved Ræveskovsbakken, hvor der, selvom motorvejslinien fastholdes, alligevel må udføres betydelige udfletningsarbejder, medens der på den anden side bør tillægges de 14,5 mill. kr. udgiften ved de omtalte jord- og broarbejder, som indgår i anlæggene ved Jægersborg. Udgifterne ved senere at bringe alle vejkryds ud af niveau vil, som omtalt i udvalgsbetænkningen, langt overstige den øjeblikkelige besparelse, der kan være tale om.

ad 11) (Hvis motorvejen ikke tænkes færdigbygget længere end til det punkt sydøst for Sakskøbing, hvor jordarbejdet er ophørt (overføringen over Sakskøbing—Nykøbingvejen) og en forbindelsesvej føres herfra mod nord med udmunding i hoved-

vej 7, formentlig lidt vest for Radstedvejens udmunding, hvor mange nye ejendomme vil denne da berøre og hvorledes?)

Såvidt ses, vil det dreje sig om 4 ejendomme. Der vil blive tale om overskæringer af landbrugsarealer. Om det kan lykkes ved magelæg at undgå uheldige indvirkninger på driftsforholdene, tør man ikke udtale sig uden nærmere forhandling med de pågældende lodsejere. Ejheller kan man uden lokal forhandling udtale sig om, hvorvidt der foreligger kommunale eller private planer for arealernes udnyttelse, som vej-anlægget kan vanskeliggøre.

(I dette og følgende besvarelser er forudsat, at der med „hovedvej 7“ menes landevejen Sakskøbing—Guldborg).

ad 12) (Er der teknisk noget til hinder for gennemførelsen af en forbindelsesvej her?)

Nej; såvidt det kan ses uden nærmere projektering.

ad 13) (Hvor meget i areal vil det dreje sig om, såfremt den anlægges som almindelig hovedvej, f. eks. i samme bredde som den udvidede del af hovedvej 7 fra Guldborg og vestpå?)

Skønsmæssigt ca. 4,5 ha. Nøjere bedømmelse kræver dog nogen projektering, bl. a. udarbejdelse af længdeprofiler.

ad 14) (Er der noget til hinder for, at hovedvej 7 på strækningen fra 7,2 km-stenen og til Radstedvejen udvides på samme måde og i samme bredde, som tilfældet er på strækningen Guldborg mod vest?)

Bortset fra de trafikale gener ved, at vejen har en del randbebyggelse, og at udvidelsen gør indgreb i haver etc., samt at vejen kommer tæt på bebyggelsen, ses der intet til hinder for en sådan udvidelse.

ad 15) (Kan hovedvej 7 på nævnte strækning eventuelt udvides til 4 kørebaner og med cyklestier?)

Ud over de ad 14) nævnte mindre indgreb må antagelig nedrives 9 bygninger, og vejen vil lide under de ad 14) nævnte mangler. Iøvrigt ses intet til hinder for en sådan udvidelse.

ad 16) (Hvor stor kapacitet regner man med at den udvidede del af hovedvej 7 har (antal automobiler i timen)?)

700.

ad 17) (Hvor stort er det eksproprierede areal for hele den strækning, hvor jordarbejde endnu ikke er påbegyndt (altså fra overføringen over Sakskebøbing—Nykøbingvejen til Ø. Kippinge), og hvor stor er den samlede erstatning, der er udbetalt?)

På grundlag af en foreløbig gennemgang af det foreliggende materiale har man opgjort, at det eksproprierede areal fra Sakskebøbing—Nykøbingvejen til Ø. Kippinge udgør *ca. 120 ha* og den samlede erstatning vedrørende denne *ca. 600 000 kr.*

Det bemærkes, at der også er foretaget ekspropriationer nord for Ø. Kippinge, som man skønsmæssigt anslår til *ca. 14 ha.*

ad 18) (Hvor stort er det eksproprierede

areal på strækningen fra nævnte overføring og til Majbølle, hvor stor er den samlede erstatning, der er udbetalt for dette areal, og hvor lang er denne strækning?)

Efter en foreløbig gennemgang af materialet har man opgjort, at det eksproprierede areal på strækningen fra Sakskebøbing—Nykøbingvejen og til Majbølle udgør *ca. 35 ha* og den udbetalte erstatning vedrørende denne strækning *ca. 215 000 kr.* Strækningen er *ca. 6,9 km.*

ad 19) (Hvor stort areal vil den projekterede forbindelsesvej fra Majbølle til hovedvej 7 beslaglægge?)

*Ca. 1½ ha.*

Carl Petersen.

/ C. Eigtved,  
eksp.sekr.

Til folketingets udvalg angående forslag til lov om ændring af lov nr. 191 af 17. april 1941 om anlæg af en motorvej fra Rødby Havn til Storstrømsbroen og af lov nr. 168 af 11. april 1942 om anlæg af en motorvej vest om København samt udbygning af Hørsholmvejen som motorvej.

### Bilag 3.

#### Folketingets udvalg

angående

forslag til lov om ændring af lov nr. 191 af 17. april 1941 om anlæg af en motorvej fra Rødby Havn til Storstrømsbroen og af lov nr. 168 af 11. april 1942 om anlæg af en motorvej vest om København samt udbygning af Hørsholmvejen som motorvej.

København, den 5. maj 1954.

Udvalget anmoder ministeren for offentlige arbejder om at anmode vedkommende amsråd om gennem sit vejudvalg — om muligt inden 10 dage — at tilkendegive, om man har væsentlige indvendinger mod den af enkelte af udvalgets medlemmer foreslåede nedenfor anførte linieføring:

Fra overføringen sydøst om Saks-købing over hovedvej 7 i nærheden af

Radstedvejens udløb og herfra videre ad Guldborgvej, som den er, eller i bredde som fra 7,2 km-stenen til Guldborg, og om amtet vil overtage vedligeholdelsen af vejen også med den her omtalte linieføring.

P. u. v.

**Lysholt Hansen,**  
formand.

Til ministeren for offentlige arbejder.

**Bilag 4.****Ministeriet for offentlige arbejder.**

København, den 18. maj 1954.

I anledning af det ærede udvalgs forespørgsel af 5. maj 1954 tillader jeg mig herved at oplyse følgende:

ad 1) (Da besvarelsen af spørgsmål nr. 10 i udvalgets skrivelse af 29. marts d. å. er afgivet under forudsætningen af ændret linieføring, bedes prisberegningen udført på grundlag af motorvejens linieføring med følgende to muligheder for skæring af Lyngbyvej:

- a. Vejens underføring under Lyngbyvej.
- b. Rundkørsel med cykle- og gangsti ude af niveau.

Hvis der er tekniske hindringer for gennemførelse af muligheden under b, bedes disse anført).

ad a. Udgiften til et vejanlæg af B<sub>3</sub>-typen, regnet fra Kagsaa til Jægersborg, følgende motorvejens linie og omfattende en viadukt og en tilslutning med parallelramper ved Lyngbyvej, kan med dagspriser — og iøvrigt med de ved tidligere besvarelser tagne forbehold — anslås til ca. 15,5 mill. kr. En senere ombygning til motorvej for nævnte strækning anslås at ville koste ca. 10 mill. kr., hvorved det endelige anlæg kommer til at stå i ca. 25,5 mill. kr., medens det vil koste ca. 20,5 mill. kr., hvis det med det samme udføres i den endelige form.

ad b. Et anlæg med rundkørsel i niveau med Lyngbyvejen og cykle- og gangstier ude af niveau med denne er af flere grunde uigennemførligt.

Arealbehovet for et sådant anlæg vil bl. a. medføre, at det bliver nødvendigt delvis at

fjerne NESAs transformerstation, Ørnegaarden, hvilket må påregnes at koste ca. 5 mill. kr. Endvidere vil anlægget kræve et ret stort areal af Mariebjerg Kirkegaard. Selvom der ikke findes begravelser på dette areal, vil det dog sandsynligvis blive overordentlig vanskeligt at opnå tilladelse fra de kirkelige myndigheder til at erhverve dette.

Iøvrigt ville anlægget blive trafikalt uforvarligt, da højdeforskellen mellem vejens underføring under Nordbanen og Lyngbyvejen er ca. 10 m, og afstanden mellem banen og Lyngbyvejen er så kort, at det ikke er muligt at udforme vejens længdeprofil på en sådan måde, at der kan opnås en forvarlig oversigt fremover ved indkørslen til den omhandlede rundkørsel.

ad 2) (Hvilken vejbredde (antal kørebaner) er forudsat ved besvarelsen af spørgsmål 7?)

Der er forudsat 3 vejbaner.

ad 3) (Hvis vejbredden ikke er 3 vejbaner, udbedes oplysning om omkostninger, når en sådan vej forudsættes.)

Dette spørgsmål må herefter bortfalde.

ad 4) (Hvad vil den foreslåede linieføring sydøst om Sakskøbing koste, hvis man forudsætter Guldborgvejen bevaret, som den er?)

Såfremt motorvejen tilsluttes Sakskøbing—Guldborg landevej omtrent ved Radstedvejens udmunding i denne, uden at nævnte landevej herfra mod nord til km 7,2 udbygges, vil anlægget, regnet fra hovedvej nr. 7 til Sakskøbing—Guldborg landevej,

koste 1,5 mill. kr. Såfremt Saks København—Guldborg landevej på strækningen mellem Radstedvejen og km 7,2 bliver eneste adgangsvvej til Saks København by og til motorvejen syd om denne, vil ministeriet dog vanskeligt kunne afslå et andragende fra

Maribo amtsråd om vejfondstilsbud til udvidelse af denne strækning til samme 3-sporede profil med cyklestier, som amtsrådet allerede har fået vejfondstilsbud til, for så vidt angår strækningen nord for km 7,2.

**Carl Petersen.**

/ C. Eigtved,  
eksp.sekr.

Til folketingets udvalg angående forslag til lov om ændring af lov nr. 191 af 17. april 1941 om anlæg af en motorvej fra Rødby Havn til Storstrømsbroen og af lov nr. 168 af 11. april 1942 om anlæg af en motorvej vest om København samt udbygning af Hørsholmvejen som motorvej.

## Bilag 5.

Ministeriet for offentlige arbejder.

København, den 20. maj 1954.

I fortsættelse af ministeriets besvarelse af 18. maj 1954 af det ærede udvalgs forespørgsel af 5. maj 1954 tillader jeg mig at fremkomme med følgende supplerende oplysninger.

*Ad spørgsmål 1. a.:* Angående besparelsen ved at udføre en del af det foreslåede motorvejsanlæg ved København som landevej af „B<sub>3</sub>-typen“.

Den anslåede forskel, 5 mill. kr., mellem anlægsudgifterne, 20,5 mill. kr. (motorvej) og 15,5 mill. kr. (B<sub>3</sub>-type), fremkommer således:

1. Mindreudgift til afvanding (ansl.).....	90 000 kr.
2. Mindreudgift til jordarbejder (ansl.).....	600 000 -
3. Mindreudgift til broer (ansl.).....	1 000 000 -
4. Mindreudgift til vejbelægninger (ansl.).....	2 320 000 -
5. Intet beløb til autoværn (ansl.).....	250 000 -
6. Mindreudgift til administration m. v. (ansl.)....	740 000 -
Ialt...	<u>5 000 000 kr.</u>

*Specifikation af mindreudgiften under pkt. 3.:*

Bro for Stolpegaardsvej ....	300 000 kr.
Bro for Buddingevej.....	400 000 -
Bro for Klausdalsbrovej....	300 000 -
Ialt...	<u>1 000 000 kr.</u>

*Specifikation af mindreudgiften under pkt. 4.:*  
Der fremkommer en mindreudgift

a) ved at arbejdet indskrænkes til belægning på sideveje, tilsluttet ved heller m. v. i niveau i stedet for tilslutningsanlæg med ramper både for skærende veje og tilslutningsveje ved Stolpegaardsvej, Buddingevej og Klausdalsbrovej.....	960 000 kr.
b) ved udførelse af asfalterede kørebaner i forbindelse med gang- og cyklestibelægninger m. v. på „B <sub>3</sub> -vejen“ i stedet for betonbelægninger på motorvejen.....	1 360 000 -
Ialt...	<u>2 320 000 kr.</u>

Ved en rationel sammenligning af udgifterne bør den angivne forskel på 5 000 000 kr. reduceres med ca. 1 575 000 kr., nemlig den ovennævnte mindreudgift til belægning, 1 360 000 kr., med tillæg af administra-

tionsudgifter m. v., som er fremkommet ved, at motorvejen er forudsat udført med betonkørebaner og „B<sub>3</sub>-vejen“ kun med bituminøs belægning. Denne besparelse vil nemlig senere blive udlignet af tilsvarende større vedligeholdelsesudgifter. — *Den reelle forskel* mellem udgifterne ved de to forslag kan således kun anslås til 3 425 000 kr.

**Carl Petersen.**

/ C. Eigtved,  
eksp.sekr.

Til folketingets udvalg angående forslag til lov om ændring af lov nr. 191 af 17. april 1941 om anlæg af en motorvej fra Rødby Havn til Storstrømsbroen og af lov nr. 168 af 11. april 1942 om anlæg af en motorvej vest om København samt udbygning af Hørsholmvejen som motorvej.

**Bilag 6.****Ministeriet for offentlige arbejder.**

København, den 20. maj 1954.

Fra Maribo amtsråd har ministeriet for offentlige arbejder under dags dato modtaget telefonisk meddelelse om, at rådet på et i formiddag afholdt møde med 13 stemmer mod 2 har vedtaget følgende:

1. Motorvejen bør udbygges til Majbølle således som bestemt efter overenskomsten.
2. Amtsrådet er villigt til fortsat at overtage vedligeholdelsen af de udbyg-

gede motorvejsstrækninger i henhold til overenskomsten.

3. Amtsrådet kan ikke tiltræde den af enkelte af folketingsudvalgets medlemmer foreslåede ændrede linieføring, idet man ikke finder denne hensigtsmæssig, bl. a. fordi man ikke derved opnår at få adskilt den lokale trafik fra den langvejsgående på så lang en strækning som muligt.

**Carl Petersen.**

/ Poul Melby.

Til folketingets udvalg angående forslag til lov om ændring af lov nr. 191 af 17. april 1941 om anlæg af en motorvej fra Rødby Havn til Storstrømsbroen og af lov nr. 168 af 11. april 1942 om anlæg af en motorvej vest om København samt udbygning af Hørsholmvejen som motorvej.



### Bilag 7.

Til folketingsudvalget vedrørende motorvejen fra Storstrømsbroen til Rødbyhavn.

Foranlediget af det nu fremsatte lovforslag vedrørende færdiggørelse af den del af motorvejen, der løber igennem Majbølle og Radsted kommuner, skal man høfligst anmode det ærede udvalg om at lade linieføringen underkaste en fornyet prøvelse.

På denne strækning er der endnu ikke foretaget nogen arbejder, bortset fra at de ved linieføringen nødvendige ekspropriationer er foretaget.

Der skulle således intet være til hinder for at ændre denne linieføring, der jo fuldstændig er dikteret af denne vejs fortsættelse ud til det punkt ved Guldborgsund, hvor en ny Guldborgsundbro skulle føre over til det punkt på Falster (Neble Nakke), hvorfra vejen skulle føres videre til Storstrømsbroen.

Såvidt vi ved, tænkes der ikke mere alvorligt på denne del af vejen, idet planerne jo nu går ud på at følge vejen over den nuværende Guldborgbro og videre gennem Guldborg og Soesmarke til et punkt 7,2 km fra Saks København.

Her på dette punkt, hvor den på det oprindelige vejprojekt foreløbige tilkørselsvej til motorvejen var projekteret, skal det nu foreslåede vejanlæg dreje fra Guldborgvejen og derefter skære igennem frugtbare landbrugsarealer helt op til, hvor man rammer landevejen Nykøbing—Saks København.

Det er dette, vi så alvorligt beder det ærede udvalg om at ændre, nu da man ikke mere har en anden bro over Guldborgsund i tankerne, således at Guldborgvejens linieføring følges ca. 5 km længere, hvorefter den med lethed kan forbindes med den projekterede underføring ved landevejen Nykøbing—Saks København.

68 Udvalgenes betænkninger m. m.

Der vil efter vor mening ikke kunne rettes nogen virkelige anker mod vores forslag. Enkelte kender vi, og vi vil da også gerne ved denne lejlighed imødegå disse.

Der vil måske fra teknikernes side blive hævdet, at såfremt man følger Guldborgvejen så langt mod Saks København, vil trafikken ikke dreje af, men fortsat køre gennem Saks København. Vi skal dertil svare, at de samme teknikere jo på adskillige allerede gennemførte vejanlæg har lært os, hvorledes man nu naturligt får trafikken til at dreje hen, hvor man ønsker den, blot ved at tvinge trafikken ind i den nye linieføring, hvorfra afkørsel så sker — i dette tilfælde til Saks København.

Et andet er, at den projekterede linieførings arealer er eksproprieret og betalt, dette er rigtigt. De er i alt fald betalt med den pris, som den daværende ekspropriationskommission fandt passende, medens der i meget ringe grad blev taget hensyn til ejernes og de lokale myndigheders ønsker. Og nu vil der fra modstandere af ændringen af linieføringen blive hævdet, at ejerne af de eksproprierede arealer ikke vil tilbagebetale de modtagne erstatninger. Vedlagt følger en erklæringsskrivelse, hvorefter man erklærer sig villig til at tilbagebetale de modtagne erstatninger såvel for jord som for ulemper. Listen er måske ikke helt fuldstændig, hvilket skyldes, at visse mageskifter ikke let lader sig tilbageføre.

Andre væsentlige anker mod at ændre linieføringen mener vi ikke der er, og heroverfor vil vi tillade os at nævne fordelene ved denne.

Det langt overvejende for os er, at mange ha jord kan bevares som landbrugsjord, og

at langt større arealer fortsat rentabelt vil kunne dyrkes, idet de af motorvejen forårsagede omkørsler, underføringer og gennemsikring af markerne, så disse bliver uregelmæssige, i høj grad nedsætter rentabiliteten i dyrkningen. Dertil kommer, at en udvidelse af Guldborgvejen til Sakskøbing alligevel ikke vil kunne undgås, og man burde derfor kunne gå ud fra, at amtsvejvæsenet ville være interesseret i den nye linieføring.

Vi henviser iøvrigt til de tidligere forhandlinger med daværende trafikminister Elgaard og med afdøde trafikminister Victor Larsen.

Siden disse forhandlinger blev ført, er arbejdet med vejudbygning gennem Guld-

borg og en del af Soesmarke tilendebragt og en meget betydelig forøgelse af trafikken herigennem derved muliggjort.

Det er vor overbevisning, at der herved er leveret bevis for, at Guldborgvejen med den nødvendige udbygning er i stand til at tage den trafik, der måtte komme, og de foreslåede vejforlægninger synes ganske unødvendige og urimelige.

På grundlag af det her nævnte skal vi høfligt bede det ærede udvalg tage hensyn til de fremførte ønsker og forslag, som det er vor absolutte overbevisning er det rigtigste og økonomisk forsvarligste og samtidig det, der gør mindst fortræd hos det mindste antal arealejere.

*Guldborg L., den 22. marts 1954.*

Med højagtelse

Johs. Hansen,  
formand for De samvirkende lolland-  
falsterske Landboforeninger.

Albert Bruhn,  
sognerådsformand i Majbølle kommune.

Gregers Pedersen,  
Amtsrådsmedlem.

J. Høyer Madsen,  
formand for Østlollands Landboforening.

Jørgen Vinther,  
sognerådsformand i Radsted kommune.

Reinhold Olsen,  
Amtsrådsmedlem.