

# Skrevet om motorveje

## i DV i 90 år

Denne artikel skulle efter planen bringe korte uddrag af en række gamle artikler om forskellige emner i de gamle numre af Dansk Vejtidskrift, men der er valgt at fokusere på motorveje i Danmark og den holdning, der var til dem i de første ca. 45 år. Der var her tale om, at et lille land som Danmark slet ikke havde brug for disse nye veje. Der er dog kun tale om et udpluk af de mange artikler og indlæg i den første halvdel af DV's levetid.

Af Carl Johan Hansen cjhansen22@gmail.com

Et af de første er i DV 1935/1, hvor cand. polyt. J. Ullidtz har en artikel med overskriften "DE TYSKE RIGAUTOMILVEJE. For ti Aar siden byggedes den første rene Automobilvej, d.v.s. en Vej kun beregnet til Trafik med motordrevne Køretøjer og bygget efter disses Krav, nemlig Vejen fra Milano til de norditalienske Søer, og siden da har der i forskellige Lande været megen Diskussion om, hvorvidt man burde supplere sit bestaaende Vejnet med et Net af Automobilveje, eller om man blot skulde fortsætte Udbygningen af det bestaaende Vejnet efter de gængse Principper. I det store og hele har man stillet sig noget skeptisk over for disse Automobilveje, og det italienske Forsøg har da indtil fornylig heller ikke dannet Skole. Men efter den politiske Omvæltning i Tyskland har man der fremsat og paabegyndt en storslaaet Plan til Bygning af et Automobilvejnet over hele Landet.

... Rigskansler Adolf Hitler udtalte i den anledning, at man i fremtiden ikke vil maale et Folks Kultur efter Længden af dets Jernbanelenet, men efter Længden af dets Vejnet".

J. Ullidtz slutter med at konkludere: "... gennem dette Arbejde er skabt en værdifuld Forøgelse af den tekniske Viden paa Vejbygningsområdet, en Viden sikkert vil sætte sig Spor ogsaa i vor hjemlige Vejbygning, selvom netop Danmark i al Fald for Øjeblikket af mange Grunde maa siges at være mindre interesseret i Anlæg af et Net af rene Automobilveje".

DV's ansv.red. professor A.R. Christensen bringer i DV1936/3 en omtale af "FORSLAGET TIL ANLÆG AF MOTORVEJE I DANMARK MED BROER OVER STOREBÆLT OG ØRESUND. Ingeniørfirmaerne:

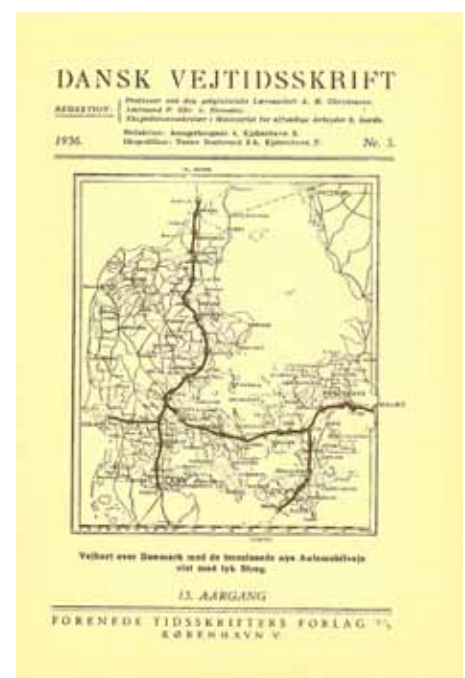
Christiani & Nielsen, Højgaard & Schultz A/S og Kampmann, Kierulff & Saxild AS har, som det vil være kendt fra Dagbladenes Meddelelser, i Marts Maaned i Aar udsendt et Forslag til Bygning af et Motorvejnet i Danmark med tilhørende Broer over Storebælt og Øresund. ... Efter de udarbejdede Overslag skulde Udførelsen af samtlige disse Arbejder koste ca. 628 Mill. Kr., hvoraf Danmark skulde betale ca. 565 Mill. Kr. ... Den første Motorvej af denne Art blev bygget 1924 i Italien, og der skal her nu ialt være bygget ca. 480 km Motorveje. Det er imidlertid især i Tyskland Planerne om saadanne Motorveje med stor Begejstring er blevet taget op, og det nuværende Styre i Tyskland driver Anlægget af disse Veje frem med stor Energi. Hvad Grunden hertil er, er det maaske noget vanskeligt helt bestemt at præcisere; det er muligt, at Hensynet til Arbejdsløsheden spiller en Rolle, det er muligt, at det ældre Vejnet ikke har været helt tilfredsstillende, men det fremhæves især, at det skal være militære Hensyn, der især har været afgørende for den Energi, hvormed Planerne søges ført ud i Livet".

A.R. Christensen slutter sin gennemgang af det omfattende projekt med følgende: "Naar der her skal siges et Par Ord om disse Projekter, kan man maaske udtrykke sin Opfattelse af dem saaledes, at det i hvert Fald ikke er Sparetanker, der ligger til Grund for at bygge urentable Broer over Storebælt og Øresund og forsyne Landet med Veje beregnede til 200 km.s Fart. Og naar det drejer sig om at anvende 628 Mill. Kr. - foruden Vedligeholdelsesomkostninger - praktisk talt fuldstændig uproduktivt, maa man forbløffes over den Dristighed, hvormed man her vil disponere over Skatteydernes Penge.

Planen er da ogsaa blevet mødt med Betænkelighed fra forskellig Side, og man kan

derfor haabe, at den i hvert Fald foreløbig ikke kommer længere end til Papiret. Naar man kun har Kapital i begrænset Mængde, maa man nøje overveje, hvad man vil anvende den til, og der vil jo sikkert være andre Opgaver, der var mere magtpaaliggende.

Som Hovedargument for Bygningen af disse store Veje og Broer anfører Forslagsstillerne, at man ved dem i 10 Aar kan beskæftige ca. 12000 Mand om Aaret. Men det er efter vor Mening en uøkonomisk Maade at anvende saa mange Penge. De Driftsberegninger, der kan opstilles for de to Broer, viser, at det ikke vil være muligt at forrente Byggesummerne. Og de Trafiktællinger, der hidtil er foretaget paa det nu eksisterende Vejnet viser, at dette



Figur 1. Forside af DV 1936/3, hvor de tre ingeniørfirmaers plan for motorveje er vist.

*vil være i Stand til at optage Færdslen langt ud i Fremtiden, selv paa de Steder, hvor Færdslen er størst. Og saa har disse Projekter den store Mangel, at de vil forøge vor Gæld til Udlandet med mindst 100 Mill. Kr. til Indkøb af Maskiner, Kul, Jern m.m. Og det har vi ikke Raad til.*

*Vi maa derfor sammenfatte vor Opfattelse af disse Vej- og Broprojekter deri, at det sikkert er et udmærket Projekterings arbejde, der er udført. Men noget med Virkeligheden at gøre har Projekterne ikke". Dette var da en afsluttende salut, der vil noget.*

I juni 1937 fremlagde de 3 ingeniørfirmaer "Supplerende Bemærkninger til Forslag af 9. Marts 1936", som professor A.R. Christensen beskriver og kommenterer i DV 1937/4. Det indledes med, at forslaget er "endnu et typografisk smukt udstyret Værk, hvis Hensigt formentlig er nærmere at føre et stærkt tiltrængt Forsvar for det af de samme Firmaer fremsatte Forslag af 9. marts 1936". Så er tonen ligesom lagt igen.

"Firmaerne er saa gaaget videre i deres Projekteringsarbejde, og saa har Planerne paa Papiret udviklet sig med rivende Hast, man er kommet nærmere ind paa den slet ikke nye Tanke om en rent akademisk Projektering af et særligt Automobilvejnet I Danmark.

Man siger herom, at man har fundet, at man i det lange Løb vilde naa den billigste og bedste Løsning ved at bygge Motorveje fremfor fortsat at forbedre de eksisterende Veje, og saa tilføjer man: "Dette Resultat svarer ganske til det, man er kommet til i en Række andre Lande".

Men det er netop det, det ikke gør. Vejmæssigt glemmer Firmaerne, at Europas Lande er meget forskellige".

Artiklen slutter med følgende: "Men som Hovedindtryk af det foreliggende Hæfte faar man, at man har valgt en fornuftigere Linieføring af Motorvejene i Jylland, kunde tænke sig et mere Økonomisk Tværprofil - og dermed vel egentlig ogsaa at erstatte Motorvejene med en planmæssig Ombygning af de nuværende Veje paa de Steder, hvor dette maatte vise sig nødvendigt. Men saa er Spørgsmaalet reduceret til det økonomisk mere overkommelige at finde ud af, hvorledes man i saa Fald skal forme sit Tværprofil.

Er det Firmaernes Mening, saa er der maaske ikke saa megen Uoverensstemmelse mellem vore Anskuelse, og det skulde vi hilse med Glæde.

At Firmaerne har ladet Forslagene om Storebælts- og Øresundsbro falde synes efter det foreliggende at være Tilfældet. Og ogsaa det hilser vi med Glæde.

Danmark magter ikke Økonomisk at skaffe Kapital til overflødige Anlæg, som vi ingen Brug har for".

I DV 1938/1 er gengivet "EN BREV-

VEKSLING" mellem de tre ingeniørfirmaer og DV's redaktion. Ingeniørfirmaerne anfører: *Ingeniørfirmaerne har naturligvis kun Interesse i, at de af dem udarbejdede Projekter og de dertil knyttede mangeartede Problemer bliver gjort til Genstand for saglig Kritik. De to nævnte Artikler er imidlertid saaledes affattede, at de efter Firmaernes Mening paa væsentlige Punkter maa siges at være usaglige, og hertil kommer at Artiklerne, hvad Form og Tone angaar, er saa stærkt polemisk farvede, at Grænsen for Sømmelighed formentlig maa siges at være overskredet.*

Blandt de i Artiklerne anvendte Udtryk, som vi finder særlig Anledning til at paatale, skal følgende citeres:

...

Ingeniørfirmaerne ønsker ikke i Almindelighed at komme ind paa en Imødegaaelse af Artiklerne i saglig Henseende, men skal indskrænke sig til at henlede Opmærksomheden paa, at Artiklernes Forfatter paa væsentlige Punkter fremsætter Udtalelser, der tyder paa, at han enten ikke har forstaaet Firmaernes Redegørelse eller ogsaa bevidst fremsætter urigtige Paastande. Man skal her bl a. henviser til den paa Side 259 fremsatte Udtalelse vedrørende den jyske Hovedvej. Det siges her, at ingeniørfirmaerne i deres oprindelige Projekt havde foreslaaet at følge den saakaldte Hærvej, men at de nu lader denne fortvivlede Idé falde. Sandheden er, at der i de foreliggende Forslag aldrig har været Tale om andet end en Hovedvej beliggende i Østjylland med Tilslutning til samtlige større Byer, og at de i den sidste Brochure foreslaaede Ændringer i denne Henseende er ganske uvæsentlige.

Det bør endvidere nævnes, at naar Forfatteren paa Side 257 udtaler:

Det er beklageligt, at Vejlaboratoriets Beretning om Færdselstællingen i 1934 ingen Oplysninger giver om Maksimalfærdslen paa vore Landeveje, da er denne Paastand i direkte Modstrid med de faktiske Forhold."

Det afsluttes med følgende udtalelse fra DV: *Under Henvisning til ovenstaaende skal Redaktionen oplyse, at den paagældende Anmeldelse er skrevet af Professor A. R. Chri-*



**Figur 2. Minister for offentlige Arbejder, Gunnar Larsen tager det første spadestik til det, der skulle være Danmarks første motorvej. Spaden knækker desværre for ham. Generaldirektør Per Knutzen, DSB morer sig åbenlyst over uheldet.**

*stensen. Red."*

I DV 1941/6 er en omtale med titlen "MOTORVEJEN RØDBY HAVN - STORSTRØMS-BROEN", som indledes med følgende: "Det for vore Forhold meget betydelige Arbejde ved Bygning af Motorvejen Rødby Havn - Storstrømsbroen er for kort Tid siden blevet paabegyndt. Da Arbejdet formentlig har megen Interesse for Dansk Vejtidskrifts Læsere, skal efter indhentet Tilladelse nedenfor gives nogle tekniske Oplysninger om de Retningslinier, der agtes fulgt ved Arbejdets Udførelse,".

DV 1944/5 bringer en artikel af Civilingeniør P. Sletting med titlen "TANKER OM VEJBYGNING", som afsluttes med følgende: "Endelig vil jeg gerne som gammel Mand sige: lad os ikke lave "Holland" her i Landet. Igennem mange Aar kørte jeg meget i dette Land, der var saa herligt og hyggeligt, med Veje ovenpaa Digerne, Veje, der var gode, selvom de fordrede uafbrudt Opmærksomhed under Kørselen, men som gav de kørende et uforglemmeligt skønt Helhedsindtryk. Saa kom Omslaget. Overalt skulde der være brede flotte Autostradaer, og i 1937 var Holland blevet saaledes, at man kunde komme igennem det i Bil paa meget kort Tid, uden at se en By



**Figur 3.** Foto i DV 1956/9 af Hørsholmvejen ved Brådebæk, hvor den første etape af Hørsholmvejen ender. Det var den måde, at åbningen af Danmarks første motorvej 23. januar 1956 blev "fejret" i Dansk Vejtidskrift.

og næsten uden at se et Hus. Mange i Landet var imod dette.

Danmark er ogsaa et lille Land, og vi maa forbinde, at man skal kunne køre igennem det paa ca. en halv Time eller deromkring. Vi maa ikke lave Autostradaer, lad os overlade det til de store Lande med de mægtige Afstande.

Alle, der har prøvet det, ved, hvor enerverende, aandsforladte og trættende de er at køre paa. Vi skal tværtimod gøre alt for at bevare de gamle Veje, men naturligvis gøre dem saa gode og behagelige at køre paa som overhovedet muligt. Det skal være Veje, man kan tænke i, naar man kører, saaledes at alle opdager Skønheden i vort Land, og Turister faar Lyst til at blive her.

Lad dem, der har travlt, flyve – de allerfleste kan imidlertid godt faa Tid til at glæde sig over det, vi har at byde dem. Vi skal ikke

have facadeløse Veje. Vi skal have Veje, hvor der ligger Huse, hvor Mennesker færdes og hvor alt foregaar".

I DV 1955/8 er der et fyldigt "Referat fra Amtsvejinspektørforeningens årsmøde 1.-3. juni 1955", bl.a. af et foredrag med titlen "Motorveje i Danmark" af overvejning K.O. Larsen, Vejdirektoratet. K.O. Larsen udtalte bl.a. "Det er et tidens tegn, at spørgsmålet motorveje er på programmet her i dag, et tegn på, at motorveje her i landet nu ikke længere betragtes som fantasi, eventuelt som Københavneri - eller noget endnu værre - men som et problem, der efterhånden trænger sig ind på adskillige af denne forenings medlemmer.

Motorveje har ganske vist tidligere været til debat her i foreningen, nemlig i 1936, foranlediget af det af de store ingeniørfirmaer

fremsatte forslag til bygning af et ca. 700 km langt motorvejsnet her i landet. Foreningen tog dog meget køligt på forslaget, og jeg husker, at foreningens standpunkt blev benyttet af pressen til at lægge kold luft om motorveje i det hele taget."

...

Mange mennesker opfatter motorveje som en tysk - for ikke at sige: nazistisk - opfindelse, og det har ikke mindst her i landet bragt motorvejene i miskredit. Den første egentlige motorvej blev anlagt i Italien 1923-1925 fra Milano til Sesto Calende, 85 km lang - så vidt jeg ved var den 3-sporet, men i hvert fald uden midterrabat - og omtrent samtidig, før Hitlers magtovertagelse i 1933, påbegyndtes anlægget af motorveje i Holland og vistnok også i USA. Den første tyske motorvej blev også anlagt for 1933, gående fra Bonn til Köln. Også denne var uden midterrabat.

I 1933 stiftedes det tyske "Reichsautobahn- Gesellschaft med det foreløbige formål at bygge ... "Autobahnen". ...

Jeg har fremført disse ting for at påvise, at motorvejene i sin oprindelse ikke er en nazistisk, strategisk opfindelse. En anden ting er, at tyskerne med deres bekendte grundighed i teknisk henseende har udformet reglerne for bygning af motorveje på særdeles tilfredsstillende måde, i modsætning til hollenderne, der har været mere vaklende i deres planlægning. Cykelstier, niveauskæringer med andre veje og rundkørsler er ikke helt sjældne foreteelser på hollandske motorveje.

Her i landet agter vi at bruge det rationelle system rent og purt. Det samme er i øvrigt tilfældet i Frankrig og USA, så kan man i øvrigt for min skyld kalde det tysk eller amerikansk eller hvad andet man vil, hovedsagen er, at det er rigtigt".

Vi springer frem til 1956, hvor anlægget af motorveje var gået i gang igen - efter begyndelsen med motorvejen Rødby-Storstrømsbroen i 1941, hvor kun jordarbejderne og nogle broer var blevet udført. Danmarks første motorvej blev Hørsholmvejen, hvor anlægsarbejderne allerede var startet i 1938, den gang dog ikke som motorvej, men med cykelstier og fortove. Den 23. januar 1956 kunne Danmarks første motorvej Jægersborg - Brådebæk åbnes. Det blev overhovedet ikke "fejret" i DV, blot med et enkelt foto i DV 1956/9. I DV 1955/1 har redaktøren professor H.H. Ravn derfor - "forsynet med fotografiapparat - deltaget i Dansk Ingeniørforenings ekskursion til Hørsholmvejen og derved fremskaffet disse måske noget ufuldstændige oplysninger og tilfældige billeder".

I DV 1957/11 var der til gengæld en meget fyldig omtale af "Motorvejsanlægget i Frederiksborg amt mellem amtsgrænsen ved Sandbjerg og vejgafflen ved Brønsskole".

I DV 1958/10 var der beklagelse over udformningen af udfletningen mellem Helsingør- og Lyngbyvejen:

*"Lyngbyvejen.*

*Første afdeling af den endelige udfletning af Lyngbyvejen- Helsingørvejen er nu færdig, og trafikanter, der kører fra byen mod Helsingør, drejer af i det nye sving, hvor Helsingørvejen møder Lyngbyvejen. Dette er ikke alle bilister klar over, og det sker ofte, de endnu kører ned til det gamle sving, hvilket af og til skaber trafikale problemer. Man er nu i fuld gang med de sidste faser i det store vejprojekt, viadukten, hvor kørebanen, der fører mod byen, skal føres under Lyngbyvejen".*

DV 1963/5 bragte det første indlæg med titlen "Autoværn i midterrabat på motorveje" af senere vejdirektør, den gang civilingeniør Per Milner. Artiklen indledes med: "Den 10. oktober 1962 blev gennem Ritzaus Bureau udsendt en pressemeddelelse, hvoraf det fremgik, at ministeren for offentlige arbejder havde tiltrådt et forslag fra vejdirektoratet om, at der - foreløbig forsøgsvis - blev opstillet sikkerhedsrækværk (autoværn) i midterrabat på forskellige motorvejsstrækninger.

*Denne meddelelse, der mærkelig nok kun vakte ringe opmærksomhed, må ses som en foreløbig afslutning på en til tider ret kraftig debat dels i dagspressen, dels i forskellige fagtidsskrifter (...) om nødvendigheden af at sikre 4-sporede veje (først og fremmest motorveje) mod ulykker ved opsætning af værn,".*

Konklusionen lyder: "I løbet af 1963 vil de første kilometer dobbeltsidige autoværn blive opstillet herhjemme. Det drejer sig om 20-30 km i alt på de bestående motorveje, og typerne vil blive varierede, således at man får en omend begrænset mulighed for at vurdere de forskellige forefindende typer i forhold til hinanden. At dette initiativ i hvert tilfælde i første omgang vil blive hilst med glæde af bilisterne, er der nok ingen tvivl om, men at en dyberegående undersøgelse af helt det problemkompleks, der er tilknyttet spørgsmålet, økonomi, trafiksikkerhed, typer, materialer etc., er nødvendig før endelig stilling tages, er en lige så sikker ting. Problemet er ikke så enkelt, som mange ved første berøring med spørgsmålet forledes til at tro.

I DV 1963/7 er civilingeniør Per Milner på banen med artiklen "Den automatiske motorvej - et alternativ til de gængse transportmidler". Han konstaterer først: "Trafikproblemerne er i dag mere end nogensinde aktuelle og flere og flere ingeniører, arkitekter, økonomer og sociologer arbejder med de stadig voksende trafikproblemer med det formål for øje at gøre de hastigt ekspanderende industrisamfund til leveværdige områder. Man forsøger i vor tids planlægning at virkeliggøre demokratiets ide om den størst mulige frihed for individet, også frihed til at bo, hvor man

*ønsker, og arbejde, hvor man ønsker.*

*Førrige generationers stræben mod en stadig højere produktion for at hæve levestandarden er i dag blevet suppleret med planlægnings-tanken, en planlægning, der i sin grundtanke har det samme formål som produktionen: at skabe stadig bedre vilkår for den stadig voksende befolkning.*

...

### **Den automatiske vej**

*Det alternativ til dels kollektivt transportmiddel dels den almindelige motorvej til individuel befordring, man arbejder med i Amerika, er den automatiske vej "Autolinien", der har bibeholdt det individuelle præg, idet almin-*

*delige person- og lastbiler benytter vejen, har stor kapacitet, flerdobling af kapaciteten på almindelig motorvej, og som følge af dette bruger mindre areal, har størst mulig sikkerhed, idet køretøjerne elektronstyttes, og samtidig giver passagererne mulighed for afslapning som i det kollektive transportmiddel.*

...

### **Den fuldautomatiske vej**

*En fuldautomatisk vej er endnu ikke i funktion, men en prøvestrækning vil snart blive åbnet i USA., idet princippet som ovenfor skitseret nu er gennemarbejdet. Den automatiske styrings- og hastighedskontrol bliver da tilsat en automatisk afstandskontrol, der er en*

videre udbygning af ovennævnte Hy-Com system, idet reaktionen på advarslen ikke bliver overladt til føreren, men automatisk påvirker hastighedsautomatikken.

...

Et fuldt udbygget automatisk vejsystem i et område ville kræve mange tilsvarende veje. Systemet ville da virke således, at man traditionelt kørte sin vogn til nærmeste automatiske vej, slog over til automatisk kontrol, indtil man var ved en udkørsel i nærheden af sit bestemmelsessted, hvortil man da traditionelt kørte. Eller man kunne tænke sig muligheden af, at man forlod sin vogn, f. eks. i en bykerne, hvor parkeringspladsen var ringe, og fuld automatisk sendte sin vogn hen, hvor der var parkeringsplads, for så at kalde den tilbage, når der var behov derfor.

Det er helt klart, at alt dette er fremtidsmusik, men ser vi på de kaotiske forhold, mange storbyer allerede i dag opviser trafikalt, kan man ikke se bort fra, at her er en løsning, der muligvis kan komme på tale, når man dels forudsætter, at bilantallet stadig vil stige, og det vil det utvivlsomt, dels forudsætter stigende vanskeligheder for den konventionelle trafik. Stor interesse vil knytte sig til de fremtidige tekniske og økonomiske overvejelser, de store amerikanske koncerner gør sig om disse forhold".

I begyndelsen af 1960'erne var der stor diskussion, hvor den jyske motorvej skulle forløbe, enten - som Vejdirektoratet mente - rimelig tæt på de østjyske byer eller - som professor Johs. Humlum fra Århus Universitet mente - følgende den gamle Hærvejslinie i Midtjylland. Vejdirektoratet udførte en meget omfattende og detaljeret undersøgelse "Anlæg af motorveje i Jylland", hvor rapporten blev udsendt i slutningen af 1962. Rapporten, som konkluderede, at den jyske motorvej skulle ligge i Østjylland, blev slet ikke omtalt i DV. Først bragte DV 1963/11 en artikel af civ.ing. Henrik Fog fra Polyteknisk Lærestanstalt med titlen "Metode til beregning af tidsbesparelser for alternative vejføringer - anvendt på to af de jyske motorvejsforslag"

I DV 1967/8 er der en artikel af arkitekt Ole Nørgaard med titlen "Den nye Lillebæltsbro "får" for 500 mill. kr motorvej". Den indledes med følgende: "I juli måned måtte man til tider holde i kø for at komme over Lillebæltsbroen. Julidøgntrafikken overstiger nu 20.000 køretøjer, og den maksimale døgntrafik var oppe i nærheden af de 30.000. Trafikken stiger med 10-12 % om året, og i løbet af nogle få år må det ventes, at den vil bryde helt sammen ved denne flaskehals.

Denne udvikling er forudset og registreret, og det er den, der har ført til, at man nu er i gang med at bygge Lillebæltsbro nummer to,

der med en 6-sporet motorvej skal forbinde Fyn og Jylland ved Staurbyskov og Lyngsodde. Broens beliggenhed blev bestemt efter mange overvejelser og ikke mindst under hensyntagen til det planlagte jyske og fynske motorvejsnet.

...

### For 500 mill. kr. motorvej

Når broen åbnes, vil man samtidig være færdig med den vestlige del af det hidtil største samlede motorvejsprojekt i Danmark. De tilsluttende motorvejsstrækninger skal gå fra Lillebælt til Hjulby på Fyn og på Jyllandssiden fra broen til Kolding med tilslutning til hovedvej A10."

...

### Fuldt på højde med de udenlandske

Når broen åbner, er motorvejen færdig. Det gentages med stor sikkerhed fra alle sider. Man er nu så langt med dette Danmarks første store samlede motorvejsprojekt, at man kan se vejs ende. Det bliver en traditionel motorvej i den forstand, at den er fuldt moderne og helt på højde med de bedste motorveje i udlandet. Der er ikke sparet på faciliteterne - den bliver en motorvejs-pin-up med brede vejbaner og slanke kurveanlæg. Hver km har kostet mellem fire og fem millioner kroner, men disse store beløb til trods regner man med, at motorvejen skal kunne betale sig tilbage i løbet af 30 år og sagtens kunne holde i 50 år. Langs motorvejen bliver der rasteplasser og benzinstationer, desuden nødsfor i begge vejsider til biler, der af en eller anden grund må give op. Endelig bliver der formentlig installeret nødtelefonanlæg langs vejen, således at man heller ikke på dette område skal stå tilbage for de udenlandske forbilleder".

Civilingeniør Per Milner, Vejdirektoratet har i DV 1968/4 et indlæg om "Motorvejsanlæg i Storkøbenhavn"

"Udviklingen af Storkøbenhavn til et funktionsdygtigt, moderne bysamfund med den dertil hørende politiske, økonomiske og tekniske baggrund har i en lang årrække givet anledning til megen offentlig og privat debat, ikke alene blandt politikere og planlæggere med direkte tilknytning til problemerne, men blandt de fleste danske med interesse for samfundets rette trivsel.

Den kraftige velstandsudvikling, der startede efter første verdenskrig, med det dertil hørende samfundsstrukturelle problem, gav sig udslag i, at et planlægningsarbejde måtte gennemføres for at sikre, at Danmarks og Nordens største bysamfund i sin udvikling blev ledet ind i rammer, der på den ene side gav den stadig voksende befolkning sunde og gode levebetingelser og på den anden side gjorde området til en effektiv virkende enhed, der kunne tage konkurrencen op med andre tilsvarende og konkurrerende bysamfund".

...

"Gennemførelsen af det anlægsprogram, denne artikel har omhandlet, må anses for at være et vigtigt skridt mod at gøre Storkøbenhavn til en god og effektiv arbejdsplads, ligesom det vil bidrage til at skabe stadig bedre forhold for den store befolkningmængde, der bor i området. Det må håbes, at det nødvendige økonomiske grundlag fastholdes således, at programmet kan gennemføres som planlagt".

I DV 1971/7 har arkitekt m.a.a. Ole Nørgård artiklen om "SØRINGEN", som begynder sådan:

"Projektet til Søringgade i København er blevet til i en konsekvens af storbyens stjerneformede struktur. Dens formål er ikke primært at bringe mere trafik ind til City, men at gøre det muligt at befri den indre by for gennemgående biltrafik.

En gennemførelse af Søringen vil medføre indgreb i vandområdet, men til gengæld søger man ved projektet at gøre søområdet mere attraktivt. Det sker primært ved at omdanne de tværgående dæmninger til broer, der er hævet så meget, at man kan etablere en gennemgående søpromenade.

Denne promenade kan blive hovedstammen i et trafikikkert fodgængernet med forbindelse til Citys gågader og til et fodgængersystem i de sanerede brokvarterer.

Københavns største arkitektoniske og miljømæssige problem er alt for mange biler i de centrale bydele. De ødelegger enhver fornemmelse af tryk og trivsel i gader og på pladser.

...

Forslaget om Søringen må ses i sammenhæng med hele hovedstadens struktur og udvikling i de sidste 25 år".

...

"De radiale indfaldsveje til København er blevet belastet i en sådan grad, at man har måttet ombygge eller er i gang med at ombygge dem til motorgader.

Det er disse radialgader, der trækker trafikken til city, ikke Søringen. Den er en aflastnings- og fordelingsgade.

Disse store pulsårer pumper trafikken til og fra Københavns city. Hvis man ikke får den indre ringlinie, vil bilerne blive presset gennem citys gader, der vil virke som et blodkarnet i forhold til pulsårerne, men det er ikke alt, de fører med sig. Uden ringgaden vil man ikke kunne begrænse biltrafikken i den indre by, for så vil også trafikken i radialgaderne stoppe."

Vi slutter her ca. 45 år efter, det første nr. af Dansk Vejtidskrift udkom. Fra at være arg modstander af motorveje i Danmark er holdningen vendt til, at motorveje er en nødvendig i et moderne samfund. ■