

deraf bør udbygges, og de eksproprierede arealer bevares til rådighed for eventuelle fremtidige vejanlæg, således at de i anlæggene investerede kapitaler så vidt muligt ikke bliver spildt. Med hensyn til de enkelte motorvejsstrækninger skal nærmere oplyses følgende:

I. Motorvejen Rødby Havn—Storstrømsbroen.

Linieføringen er vist på medfølgende bilag I. Arealerhvervelse er tilendebragt på hele strækningen. Fra Rødby Havn til Maribo er jordarbejder og bygværker udført, medens kun en ubetydelig strækning er forsynet med belægning. Fra Maribo til Saks-købing er jordarbejderne på det nærmeste fuldført og visse bygværker under udførelse, medens der ingen arbejder er udført øst for Saks-købing.

Der er pr. 1. april 1953 investeret ca. 19,7 mill. kr. i anlægget, og en fuldførelse af anlægget efter de oprindelige planer ville formentlig medføre en yderligere udgift af 57 mill. kr.

Under forbehold af, at nærværende lovforslag vedtages, er der med Maribo amtsråd sluttet den i bilag III angivne aftale. Herefter forudsættes det, at man udfører strækningen Maribo—Saks-købing med en tilslutningsvej til landevejen Saks-købing—Guldborg ved Majbølle. Herved opnås, at den pågældende strækning på naturlig måde kan indgå i amtets landevejsnet, bl. a. vil en betydelig gennemgående trafik blive ført uden om de snævre gader i Saks-købing og Maribo, ligesom landevejen mellem disse byer aflastes væsentligt. Vejen anlægges kun med 1 kørebane og den nævnte udbygning skønnes at medføre en udgift på ca. 11,2 mill. kr.

Såfremt der etableres en trafikforbindelse over Rødby Havn til Tyskland, vil det dog tillige være naturligt at udbygge strækningen Rødby Havn—Maribo på tilsvarende måde, hvortil udgiften anslås at blive ca. 5 mill. kr. Denne strækning forudsættes ligeledes overtaget af amtsrådet; for den i Rødby købstad-kommune beliggende del evt. af Rødby byråd.

II. Motorvejen vest om København (d.v.s. fra Ermelundstien ved Jægersborg til Roskildevej).

Arealerne på denne strækning er overalt erhvervet, og der er udført en del jordarbejde.

Til denne strækning er pr. 1. april 1953 anvendt ca. 10,2 mill. kr. En fuldførelse af anlægget efter den oprindelige plan skønnes med dagspriser at ville medføre en yderligere udgift af 38 mill. kr.

Efter at spørgsmålet om denne vejs færdiggørelse havde været drøftet på rigsdagen, nedsattes det ovenfor nævnte udvalg, som i november 1949 afgav den som bilag VII hosstående betænkning.

Nærværende lovforslag er udarbejdet på grundlag af udvalgsflertallets indstilling, som går ud på, at motorvejen udbygges på strækningen fra Hørsholmvejen ved Jægersborg til Kagså, hvor den sættes i forbindelse med amtets såkaldte ringvej B₃ over Herlev og Glostrup til Køgevej. Samtidig bortfalder anlægget af nævnte ringvej på strækningen fra Lyngbyvej til Kagså, dog at strækningen Buddinge—Kagså udbygges som lokal tilslutningsvej til ringlinien Jægersborg—Kagså—Herlev—Glostrupvej—Køgevej. Endvidere forudsættes nord for Vangede tilvejebragt den fornødne tilslutning imellem Lyngbyvejen og den nævnte ringlinie, hvilken sidste direkte fortsættes i Hørsholmvejen. Ligeledes i overensstemmelse med udvalgets indstilling forudsættes det, at den pågældende motorvejsstrækning ud over de hidtil forudsatte tilslutningsanlæg til det eksisterende vejnet tillige forsynes med tilslutningsanlæg ved Buddingevej, medens man efter forhandling med Gladsakse kommunalbestyrelse i stedet for det af ovennævnte udvalg forudsatte tilslutningsanlæg ved Frederiksborgvej (Buddinge Hovedgade) foreslår etableret et underføringsanlæg i 14 m bredde for Gladsakse Møllevej. De pågældende vejlinier er vist på det som bilag II hosstående kort.

I betænkningen er udgiften ved den fulde udbygning af strækningen Jægersborg—Kagså, inkl. vejstrækningen Kagså—Buddinge, med prisniveau 1944 anslået til 13,8 mill. kr., hvilket med dagspriser skønnes at svare til 24,8 mill. kr. Dette tal må ifølge sagens natur i mange henseender hvile på et skøn, også fordi forhandlingerne med kommunerne om den endelige udformning af tilslutningerne ved Lyngbyvej m. fl. steder endnu ikke har kunnet bringes til afslutning.

Med hensyn til de økonomiske konsekvenser af de forskellige alternativer kan i øvrigt henvises til betænkningens bilag 3, hvor priserne dog er angivet på grundlag af prisniveauet i 1944. Dagsprisen skønnes nu at ligge ca. 80 pct. højere. I bilag 5 til betænk-