

Bilag 5.

Til udvalget vedrørende motorvejen vest om København.

Undertegnede afgiver følgende indstilling til arbejdsministeriet vedrørende motorvejen vest om København.

Vi mener, at det er meget tvivlsomt, om der nogensinde vil blive brug for en *automobilvej* ude af niveau med øvrige veje på strækningen fra Gl. Køgevej og til Kagså. Men da der allerede er ofret så betydelige beløb, og da de respektive kommuner har accepteret, at arealerne i det væsentlige kan henligge som nu efter nogen regulering under forudsætning af, at kommunerne *nu* kan få fuld klarhed over, hvilke veje, der varigt kan føres over arealet i niveau, og hvilken indflydelse, der øves på andre tekniske anlæg, kan vi tiltræde flertallets synspunkt vedrørende dette vejstykke under forudsætning af, at forholdet til Rødovre og Herlev nu ordnes.

Endvidere er det vor opfattelse, at det er nødvendigt, at der snarest skabes en vejforbindelse mellem amtets ringvej B₃ fra Kagså til Hørsholmvejen. Da der ikke er sikret arealer til den planlagte B₃ fra Buddinge til Lyngbyvejen, og da linieføringen af motorvejsarealet forekommer os lige så god under forudsætning af anlæg af en vej fra Buddinge til Kagså, finder vi det rigtigt at anlægge vejen på motorvejsarealet fra Kagså til forbindelse med Hørsholmvejen.

Vi tiltræder amtets oprindelige standpunkt, at ringveje af type som B₃ fuldt ud vil kunne klare de trafikmæssige opgaver.

En motorvej af type som den af ministeriets embedsmænd foreslåede vil samle trafikens tilgang og afgang til vejen på enkelte punkter, og derved skabe unødigt stor trafik på enkelte andre veje. Det er givet en betydelig ulempe for Gladsaxe kommune, der allerede er gennemskåret af Slangstrupbanen, at blive skåret yderligere i stykker af en facadeløs vej, uanset at man nu har forbedret projektet noget.

Det må for enhver, der har kørt på automobilveje, være klart, at det er uheldigt at have små stykker automobilveje, idet sikkerheden ved automobilkørsel i høj grad ligger i ensartede færdselsmuligheder over større strækninger, idet automobilister, der ikke er lokalkendt, meget let vil lade sig vildlede til fejlagtig kørsel ved — efter på et ganske kort stykke vej at have kørt på automobilvej — uventet at være på en vej, der i bygning giver mulighed for stor hastighed, men som har niveauskæringer. Trafikmæssige fordele, d. v. s. besparelser i kørselsudgifter, kan en så kort strækning ikke give. Alene ud fra disse betragtninger måtte vi foretrække en vej af typen B₃ for denne strækning, men hertil kommer de økonomiske forhold.

De pengemidler, der står til rådighed for forbedring af trafikforholdene her i landet, er utvivlsomt sagligt set for små, og det må erkendes, at landets manglende evne til at investere tilstrækkelige midler i produktion, gør det umuligt at forøge den. Mangfoldige steder i landet tiltrænges betydelige forbedringer og udvidelser af gennemgående veje, flere steder tiltrænges brobygning, og de tyndt befolkede egne og de mindre øsamfund vil ikke kunne løse disse opgaver selv. Det er derfor absolut nødvendigt, at der ikke af staten nogetsteds anvendes betydelige pengemidler, der ikke er nødvendige.