

I det foreliggende tilfælde stiller sagen sig således, at den af ministeriets embedsmænd foreslåede vej fra Kagså til Hørsholmvejen koster 12,4 mill. kr. + 35 pct., medens en vej af type som B₃ udført med rundkørsler i niveau, idet dog cyklestier og gangstier ved skæring med Lyngbyvejen og Jægersborgalle forsænkes, kun koster 7,1 mill. kr. + 35 pct. Da alt øvrigt er ens, vil der altså ved at udføre den af os foreslåede type B₃ blive en besparelse på $12,4 \div 7,1 = 5,4$ mill. kr. + 35 pct. eller i alt 7,15 mill. kr.

For at undgå enhver mulighed for fejltagelser, bør man ved arealsikring og servitutter sikre, at skæringerne med de mere betydende veje senere kan bringes ud af niveau. Det forekommer os meget tvivlsomt, om dette nogensinde vil blive nødvendigt, og når der tages hensyn til de meget betydelige rentebesparelser, der opnås ved en udskydelse af disse nu ganske unødvendige arbejder, bliver det ganske klart, at det vil være urimeligt nu at udføre vejen som automobilvej.

Når der ses, hvilken trafik Roskilde landevej afvikler fra København til Taastrup, må det være ganske udelukket, at en ringtrafik i de første 25 år vil behøve at være ude af niveau, og den nævnte besparelse på 7,1 mill. kr. vil med $4\frac{1}{2}$ pct. p. a. i løbet af 25 år blive til 25,6 mill. kr., altså ca. $1\frac{1}{2}$ gang, hvad hele ministeriets projekt nu koster.

Ud fra disse synspunkter må vi anbefale, at man bygger en vej af type B₃ på strækningen Kagså til forbindelse med Hørsholmvejen, idet cyklestier og gangstier forsænkes ved skæringerne med Lyngbyvej og Jægersborgalle.

København, den 8. november 1949.

Anker Lau.

Fr. Willumsen.

Axel Kristensen.