

[Fuglsang.]

at begrænse det store antal færdselsulykker på Roskildevejen gennem Rødovre?

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Jeg er enig med det ærede medlem hr. Fuglsang i, at færdselsforholdene på den ca. 1 km lange strækning ad hovedvej 1 gennem Rødovre er uheldige, til trods for at vejen i slutningen af 30'erne blev udbygget til sin nuværende bredde med to dobbeltsporede kørebaner, med midterrabat og med holdebaner, cyklestier og fortove.

Årsagen til de uheldige forhold er først og fremmest det overmåde store antal sideveje og den intensive randbebyggelse, der er vokset op langs vejen. Bl. a. medfører dette en betydelig fodgængerfærdsel på tværs af vejen, en færdsel, som dårligt forliges med den gennemgående kørsel. At finde en løsning, som i længden er tilfredsstillende både for den lokale færdsel og den gennemgående trafik på denne hovedåre, som vel er Københavns vigtigste vejforbindelse med det øvrige land, er vist desværre ikke muligt. Derfor arbejder man i amtsrådet og i vejdirektoratet i forståelse med Københavns kommune med spørgsmålet om en helt ny aflastningsvej med meget stor kapacitet, en motorvejslinie mod vest, forløbende mellem Roskildevej og Køgevej. Den ringvejsforbindelse, der nu er tilvejebragt fra Køge bugt over Glostrup til Herlev og Gladsaxe, og som skal sættes i forbindelse med Hørsholmvejen, skulle iøvrigt bidrage til at holde noget af det stigende trafikpres borte fra Roskildevej.

Det vil imidlertid i bedste fald vare adskillige år, inden en ny hovedvej mod vest kan gennemføres, og indtil da må man altså se at klare vanskelighederne på den eksisterende vej bedst muligt. Det er da også en selvfølge, at de interesserede myndigheder — herunder naturligvis også vejdirektoratet — har overvejet, hvilke foranstaltninger der kan træffes på selve vejen. Det er mig bekendt, at politiet ved postering af betjente og på anden måde griber regulerende ind. Iøvrigt er det imidlertid en vanskelig opgave at sikre en gnidningsfri afvikling af trafikken, fordi den gennemgående trafik skal afvikles indenfor en rimelig tid, ikke alene for sin egen skyld, men også fordi opstuvningen af trafikken på

hovedvejen vil hemme lokaltrafikken til og fra sidevejene, og ligeledes fordi fodgængertrafikken tværs over vejen ikke er indskrænket til bestemte kryds. Af disse grunde er det tvivlsomt, hvad der kan opnås ved opstilling af lyssignaler.

Det er mig da også bekendt, at amtsvejevæsenet har udarbejdet et projekt, hvorefter fodgængerfærdslen alene henvises til 3 fodgængertunneler, et projekt, som i sin helhed vil koste ca. 800 000 kr. Om dette projekt, der vandt tilslutning blandt deltagere i et offentligt møde på Tinderhøj-skolen i fjor, tilfredsstillende alle lokale interesser, bl. a. de handlendes, ved jeg ikke, og jeg kender ej heller Rødovre kommunes og amtsrådets endelige stilling dertil.

Jeg må måske i denne forbindelse sige, at da hovedvej 1 på den pågældende strækning er landevej, er det amtsrådet, der bestyrer den, og fra amtsrådet har ministeriet ikke modtaget noget projekt til ordning af forholdene, hverken ved ombygning, anlæg af fodgængertunneler, lysregulering eller andet. Når det ærede medlem opfordrer mig til gennem vejdirektoratet at tage skridt til snarest at få gennemført de nødvendige sikkerhedsforanstaltninger med det formål at begrænse det store antal færdselsulykker, må jeg derfor sige, at ministeriets tilsyn med landeveje næppe indebærer beføjelse til at dekrettere sådanne foranstaltninger. Ministeriet for offentlige arbejder skal godkende visse anlægsarbejder og også, i forbindelse med justitsministeriet, godkende opstilling af eventuelle lyssignaler, og ministeriet kan også give tilskud til anlægsarbejder, men dette forudsætter, at der først fremkommer forslag fra amtsrådets side.

Hermed sluttede spørgsmålet, og spørgetiden var dermed til ende.

Den næste sag på dagsordenen var:

Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til lov om en atomenergikommission.

Valgt blev: *Heising, Einer-Jensen, Jens Hansen, Erhard Jakobsen, Kolbjørn, M.*