

bestyrelsesloven, og der er til disse byggeliniepålæg givet amtsrådet tilskud af vejfonden på 85 pct. af de med sikringen af byggelinierne forbundne udgifter.

Da trafikken på Ringvej B₃, som er anlagt i niveau med alle betydningsfulde radialveje fra København, bortset fra Hareskovvejen, stadig er steget betydeligt og i 1963 har udgjort over 20.000 køretøjer pr. døgn, således at ringvejen om få år kun kan dække trafikbehovet mellem de omegnskommuner, som den forbinder, har man anset det for påkrævet, at der træffes beslutning om gennemførelse af motorvejen vest om København som forbindelse for den gennemgående trafik mellem Vestmotorvejens 2 grene og Helsingørvejen som forudsat i vejdirektoratets „Rapport om det fremtidige vejsystem i Nordsjælland“ af september 1963, således at anlægget af Vestmotorvejen og motorvejen vest om København kan udføres samtidig. Det antages ifølge foreliggende prognoser, at motorvejen vest om København i 1980 vil få en trafik på 30.000-45.000 køretøjer pr. døgn.

Den foreslåede linieføring for den af nærværende lovforslag omfattede strækning af motorvejen vest om København fremgår af vedhæftede oversigtskort. De i udvalget vedrørende vejplanlægning i Storkøbenhavn m. v. repræsenterede kommuner har tiltrådt den foreslåede linieføring.

På en 8,1 km lang strækning af motorvejen mellem Vestbanen og Ringvej B₃ er arealerhvervelserne allerede foretaget efter ekspropriationer i henhold til loven af 1942, og en væsentlig del af jordarbejderne er udført i perioden 1942-45. I bemærkningerne til loven af 1954 var det forudsat, at de i henhold til loven af 1942 eksproprierede arealer bevaredes til rådighed for eventuelle fremtidige vejanlæg.

På en 4,5 km lang strækning af motorvejen syd

for Vestbanen til Vestmotorvejens sydlige gren er vejens linieføring fastlagt i ministeriets vejplan, og denne linieføring er ved Københavns amtsråds foranstaltning sikret ved byggelinier med tilslutning fra Brøndbyernes kommunalbestyrelse. Vejen forløber langs vestsiden af Vestencenten.

På strækningen nord for Roskildevej forudsættes motorvejen anlagt som 4-sporet vej i en bredde af 25 m, hvortil ekspropriationerne som tidligere anført allerede er foretaget, medens den syd herfor også forudsættes anlagt som 4-sporet vej, men på denne strækning i 32 m bredde.

Som det fremgår af oversigtskortet forudsættes der udført tilslutningsanlæg til Vestmotorvejens sydlige gren, Vestmotorvejens nordlige gren, hovedlandevej A 1 (Roskildevej), landevej nr. 10 (Jyllingevej), landevej nr. 3 (Frederikssundsvej) og Ringvej B₃. Eventuelt kan det tillige blive nødvendigt at udføre et tilslutningsanlæg for Slotsherrensvej. Ved alle tilslutningsanlæg forudsættes anlagt accelerations- og decelerationsbaner, hvilket i visse tilfælde vil medføre ekspropriationer af arealer ud over de allerede skete. Udgifterne til sådanne ekspropriationer er medtaget i overslagssummen for det nu foreslåede anlæg.

Anlægsudgifterne for vejanlægget, der har en længde på i alt 12,6 km, med tilhørende broer for Vestbanen og Frederikssundsbanen samt broer for skærende veje og inklusive tilslutningsanlæg, er på grundlag af de foreliggende projekter skønsmæssigt anslået til ca. 50 mill. kr., eksklusiv det eventuelle tilslutningsanlæg ved Slotsherrensvej, med prisniveau januar 1964. Drifts- og vedligeholdelsesudgifterne kan anslås til ca. 500.000 kr. årligt.

Arbejdet på den nordlige del af motorvejen vest om København er under udførelse i henhold til de to tidligere vedtagne love af 1942 og 1954 og forventes fuldført i løbet af 3-4 år.