

[Ministeren for offentlige arbejder.]

Som det fremgår af lovforslaget og bemærkningerne til dette, er det tanken at anlægge omfartsvejen som facadeløs 4-sporet hovedlandevej, hvor alene de skæringer er bragt ud af niveau, som terræn- eller trafikforholdene gør påkrævet, og det er ikke tanken, at der skal være trafik for cyklende eller gående på vejen. Disse forudsættes henvist til de eksisterende forbindelser.

Det har naturligvis været overvejet, om omfartsvejen straks burde anlægges som egentlig motorvej, men ministeriet mener ikke, at de forventede trafikmængder på denne gør det påkrævet at udbygge den som motorvej i første omgang. Det er imidlertid klart, at såfremt der bygges en østjysk motorvej, skal omfartsvejen også være motorvej, men dette kan efter de foretagne trafikberegninger meget sandsynligt også blive ønskeligt på et senere tidspunkt, selv om Østmotorvejen ikke kommer. Omfartsvejen bør derfor bygges på en sådan måde, at den med relativt begrænset bekostning senere kan omdannes til egentlig motorvej. Efter forslaget udføres selve vejbanen derfor med de noget større vognbane- og rabatbredder m. v., der anvendes ved motorveje, således at det til sin tid alene er niveau-skæringerne, der skal ændres. Udgifter hertil skønnes med 1963-priser til sin tid at ville beløbe sig til ca. 11 mill. kr. Lad mig i denne forbindelse tilføje, at hvis man tænkte sig en motorvejslinje anlagt i den af professor Humlum foreslåede eller en anden meget vestlig linje, vil dette ikke bevirke en sådan aflastning af trafikken ved Randers, at en udbygning af omfartsvejen i mindre bredde end de foreslåede 4 vognbaner vil være tilstrækkelig.

Som nævnt i bemærkningerne vil overslagssummen for det nu foreslåede anlæg beløbe sig til ca. 36 mill. kr. med 1963-priser, medens en udbygning straks til motorvej skønnes at ville andrage ca. 43 mill. kr. En udbygning i 2 etaper til motorvej påregnes at koste ca. 47 mill. kr.

Selv om den her i tinget sidste sommer vedtagne lov om hovedlandeveje først træder i kraft den 1. april 1964, foreslår regeringen i overensstemmelse med principperne i denne lov, at anlægsudgifterne afholdes fuldt ud af vejfonden, og det er ligeledes i overensstemmelse med princip-

pet i hovedlandevejsloven, at drifts- og vedligeholdelsesudgifterne efter anlæggets færdiggørelse forudsættes afholdt af de vedkommende kommunale vejbestyrelser mod sædvanlig refusion af motorafgifterne.

Uanset at hovedlandevejsloven som nævnt endnu ikke er trådt i kraft og det derfor ikke er foreskrevet at forelægge lovforslaget for vejnævnet, har jeg dog fundet det rigtigst at forelægge dette lovforslag inden fremsættelsen her i tinget. Vejnævnet har meddelt mig, at det kan tiltræde projektet.

Idet jeg i øvrigt henviser til bemærkningerne til lovforslaget, skal jeg anbefale det til velvillig behandling i det høje ting.

Jeg tillader mig endvidere for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om udbygning af motorvejen vest om København.*

Anlægget af en motorvej på denne strækning indgik i lov nr. 168 af 11. april 1942 om anlæg af en motorvej vest om København samt udbygning af Hørsholmvejen som motorvej, men ved lov nr. 222 af 11. juni 1954 blev det bestemt, at motorvejen indtil videre ikke skulle udføres på strækningen syd for Ringvej B3, idet Københavns amtsråd allerede på daværende tidspunkt havde gennemført anlægget af Ringvej B3 på strækningen fra Glostrup til Gladsaxe. Loven af 1954 forudsatte i overensstemmelse med en indstilling fra et af ministeriet nedsat udvalg med repræsentanter for rigsdagen, de interesserede kommuner og ministeriet, at man reserverede sig muligheden for senere at kunne gennemføre anlægget af motorvejen også på strækningen fra Brøndbyvester til Ringvej B3 ved Kagså, og det er dette anlæg, der omhandles i lovforslaget.

Ringvej B3, der er udlagt som hovedlandevej, måtte i 1962 på strækningen mellem Glostrup og Gladsaxe som følge af trafikudviklingen ombygges fra 3-sporet til 4-sporet i niveau med alle betydningsfulde radialveje fra København bortset fra Hareskovvejen. Imidlertid er trafikken på Ringvejen i 1963 steget til over 20.000 køretøjer pr. døgn, og det må forudses, at Ringvejen om få år kun kan dække trafikbehovet mellem de omegnskommuner, som den forbinder, og man har derfor anset det for påkrævet, at der træffes beslutning om gennemførelsen af motorvejen vest om