

## [Ministeren for offentlige arbejder.]

København som forbindelse til Vestmotorvejens to grene, således som disse er vedtaget af det af ministeriet nedsatte udvalg vedrørende vejplanlægning m. v. i Stor-københavn. Der vil herved i forbindelse med det i loven af 1954 omhandlede motorvejsanlæg, der er under udførelse, blive tilvejebragt en motorvejsforbindelse fra Vestmotorvejens sydlige gren til Helsingør-vejen (tidligere Hørsholmvejen), således som det er forudsat i vejdirektoratets „Rapport om det fremtidige vejsystem i Nordsjælland“ af september 1963.

På strækningen fra Vestmotorvejens syd- lige gren til Vestbanen er linjeføringen fast- lagt i ministeriets vejplan og ved Køben- havns amtsråds foranstaltning sikret ved byggelinjer i henhold til vejbestyrelsesloven.

På strækningen mellem Vestbanen og Kagså er arealerhvervelser allerede fore- taget i henhold til loven af 1942, og en væ- sentlig del af jordarbejderne er udført i perioden 1942-45. I 1954-loven var det forudsat, at de i henhold til loven af 1942 erhvervede arealer på strækningen beva- redes til rådighed for eventuelle fremtidige vejanlæg, altså på en strækning, der om- fattes af lovforslaget. Disse arealer har i den forløbne tid været udlejet, men kan selvsagt frigøres, når anlægget skal bringes til udførelse. I denne forbindelse vil jeg gerne nævne, at de afskårne arealer, der vil komme til at ligge mellem motorvejen og Vestenceinten, som jo forventes overladt kommunerne til brug for offentligt park- anlæg, naturligt vil kunne indgå i dette parkanlæg, og der har været ført forskellige forhandlinger med finansministeriet herom. Der åbnes herved mulighed for, at motor- vejen ad åre kan blive parkarealets vest- grænse.

Det antages, at motorvejen vest om København i 1980 vil få en trafik på 30.000-45.000 køretøjer pr. døgn, og dette giver mig anledning til at sige lidt om vejens tværprofil. På strækningen nord for Roskil- devej, hvor ekspropriationerne som tidligere

nævnt er foretaget i henhold til loven af 1942 og en del af jordarbejderne allerede er udført, kan der kun blive plads til en 4-sporet vej i 25 m bredde, medens der syd for Roskildevej, hvor linjeføring kun er byggelinjesikret, bliver plads til en 32 m bred vej, d. v. s. en 4-sporet vej med nød- spor for nedbrudte vogne. Det havde selvfølgelig været ønskeligt at gennemføre den 32 m brede profil, som nu er den frem- tidige normalprofil for motorveje her i landet, også på strækningen nord for Roskildevej, men dette ville kræve ekspro- priation fra grundejere, der allerede for ca. 20 år siden har måttet afstå areal til vejen, og som siden da har indrettet sig med hensyn til udstykninger og bebyggelse efter de vejgrænser, der blev fastslået i 1942. Et indgreb af denne art i de villa- kvarterer, der i den forløbne tid er vokset op på Vestenceintens yderside, ville blive smerteligt for grundejerne og kostbart for staten, og ministeriet har derfor ment — i det mindste indtil videre — at måtte akkviescere ved den profil, der er forudsat ved en tidligere ekspropriation. Som anført i bemærkningerne vil det dog ved tilslut- ningsanlæggene i visse tilfælde blive nød- vendigt at foretage mindre arealerhvervelser for at kunne anlægge accelerations- og decelerationsbaner ved tilslutningsanlæg- gene, således som det nu anses for påkrævet ved moderne motorvejsanlæg.

Som anført i bemærkningerne har det foreslåede vejanlæg en længde på 12,6 km, og anlægsudgifterne er skønsmæssigt an- slået til omkring 50 mill. kr. med pris- niveau januar 1964. De årlige driftsudgifter er anslået til 500.000 kr.

Selv om det ikke er tanken at påbegynde anlægget af denne strækning, forinden arbejdet på den nordlige del af motorvejen vest om København er fuldført, er det af hensyn til det videre projekteringsarbejde, og herunder specielt for så vidt angår skæ- ringen med Ringvej B3 ved Kagså samt til- slutningerne til Vestmotorvejens 2 grene, nødvendigt, at der nu træffes bestemmelse