

[Ministerén for offentlige arbejder.]

motorgader alene. Jeg kan nævne, at man har tænkt sig, at 60 pct. af trafikken gennem Søringen i fremtiden skal afvikles kollektivt, d. v. s. navnlig ad S- og tunnelbanenettet. Jeg skal dog tilføje, at de store radialgader, der foreslås, naturligvis ikke har betydning alene for byområdet inden for Søringen. Foretagne analyser, herunder den af vejdirektoratet, Københavns amtsråd og Københavns magistrat i fællesskab foretagne store trafikanalyse i 1956, har vist, at en meget væsentlig del af trafikken på radialvejene havde såvel udgangspunkt som mål i bykvartererne uden for Søringen. Dette giver sig også udslag i de tanker, man har gjort sig om en ydre motorgadering, som jeg senere skal komme tilbage til.

Vejplanlægningen i det storkøbenhavnske område har været forbundet med store vanskeligheder, bl. a. fordi det ikke har været muligt at fastlægge en bestemt egnsplan for udviklingen på lang sigt i hele dette store område, der nu må ses som en helhed lige fra Køge og Roskilde og op til nordkysten. Der er dog efterhånden tilvejebragt så meget materiale og truffet visse beslutninger for de nærmeste års udvikling, at man har ment det forsvarligt, ikke mindst i lyset af det store behov derfor, at fastlægge meget væsentlige dele af vejsystemet. Det har dog naturligvis krævet mange forarbejder og mange forhandlinger med de forskellige kommunale og andre myndigheder. Jeg skal nævne generalplanskitsen for København og den allerede omtalte store trafikanalyse for 1956, men talrige andre tællinger, analyser og forarbejder har måttet supplere dette. På dette grundlag har udvalget for vejplanlægning m. v. i Storkøbenhavn, hvor bl. a. København, Frederiksberg og de 3 amtskommuner er repræsenteret, således i 1961 tiltrådt en principskitse for et overordnet vejnet i vestegnen, hvorefter Vestmotorvejen får 2 indføringer i København og fortsættelse i to motorveje over Sjælland til henholdsvis Fugleflugtslinien over Østersøen og til Store-Bælt. På en del af Vestmotorvejens nordlige gren er arbejdet i gang i Københavns amt. Endvidere har det storkøbenhavnske vejplanudvalg allerede i 1960 i princippet tiltrådt forslaget om Lyngbyvejens udbygning som motorvej. I septem-

ber 1963 forelå vejdirektoratets „Rapport om det fremtidige vejsystem i Nordsjælland“, der blev tiltrådt af udvalget for vejplanlægning m. v. i Storkøbenhavn. Rapporten forudsætter, som det vil være de ærede medlemmer bekendt, et system med 3 hovedlandeveje, for de fleste strækningers vedkommende udbygget som motorveje fra de centrale bydele 1) til Frederikssund og videre til Hundested, 2) til Hillerød og videre vest for Grib Skov med udløbere til Kattegatkysten samt 3) til Helsingør og en eventuel Øresundsbro i Helsingør-Hålsingborglinien. Dertil kommer et system af ringveje uden om storbyen, hvoraf jeg for nylig for det høje ting har fremsat forslag til lov om udbygning af motorvejen vest om København.

Det forslag til lov om visse hovedlandeveje i og ved København, som jeg nu fremsætter, omfatter anlæg af den østligste og den midterste af de førnævnte radialvejs indføring til de centrale bydele, nemlig en hovedlandevej udbygget som motorvej fra Sortedamssø til Vangede, hvor vejen tilsluttes Helsingørvejen samt omfartsvejen om Lyngby og en hovedlandevej fra Borups Plads til et punkt nord for Farum, hvoraf strækningerne fra Borups Plads ad Bispeengen til Hillerødgade samt strækningen nord for Hulgårdsvej udbygges som motorvej. For så vidt angår vejens fortsættelse vest om Hillerød og langs vestsiden af Grib Skov, er forhandlingerne endnu ikke helt afsluttede med de lokale myndigheder, hvorfor det ikke er muligt på indværende tidspunkt at fremsætte lovforslag herom. Lovforslaget indeholder endvidere en bemyndigelse til klassificering af vejstrækningen fra Søerne ved Gyldenløvesgade til Borups Plads som hovedlandevej samt en bemyndigelse til fornøden projektering til forberedelse af anlæg af hovedlandeveje fra Fredensbro til Gl. Kongevej samt fra Engstrands Allé ad Scandiagade og Enghavevej til Sønder Boulevard.

Med hensyn til enkeltheder ved de pågældende vejarbejder skal jeg tillade mig at henvise til lovforslagets bemærkninger. Jeg skal her kun rekapitulere, at de samlede anlægsudgifter for de pågældende anlæg, som ganske vist vil fordele sig over en årrække, udgør det betydelige beløb af 395 mill. kr., og at det desværre er uund-