

[Ministeren for offentlige arbejder.]

stand på 36 m efter forhandling med Hvidovre kommune.

I vejlinjens fortsættelse mod sydvest er der over Frihedens jorder eksproprieret det fornødne areal til motorvejen, og et derved afskåret areal mellem motorvejen og Gammel Køge Landevej er afhændet til Hvidovre kommune. På denne strækning af motorvejen udkøres jord til de kommende dæmninger, og i øjeblikket er der udkørt ca. 10.000 m². På arealerne længere mod sydvest i Glostrup kommune er der også lagt byggelinjer, og det har såvel her som i Hvidovre kommune været nødvendigt med tilskud fra vejfonden at afholde en del udgifter til ejendomserhvervelse som følge af byggelinjepålægget. Der er her i alt afholdt udgifter på godt og vel 2 mill. kr.

Som nævnt i fremsættelsen til forslag til lov om visse hovedlandeveysanlæg i og ved København, der senere i dag kommer til første behandling her i tinget, er jeg klar over, at der som følge af den stærke udvikling i området sydvest for Sjællandsbroen måske kunne blive tale om i Københavns kommune at vælge en sådan linjeføring for vestmotorvejens indføring, at dette også ville få indflydelse på linjeføringen i Hvidovre kommune, men efter hvad jeg før sagde om de allerede truffne dispositioner og afholdte udgifter, må der efter min opfattelse meget tungtvejende grunde til for en ændring af den hidtil forudsatte linjeføring gennem Hvidovre.

Herluf Rasmussen: Jeg takker den højtærede minister for redegørelsen. Det glæder mig, at linjeføringen ikke er endeligt fastlagt — det var det udtryk, der blev brugt. Samtidig blev det imidlertid også sagt, at der skulle tungtvejende grunde til for at ændre linjeføringen. Jeg synes, at nogle af de oplysninger, som den højtærede minister gav, netop er tungtvejende grunde for at ændre linjeføringen. Det er nemlig rigtigt, at allerede i 1924-25 lagde man det areal, som nu hedder Engstrand Allé, fri til denne motorvej. Så har man fået en 36 m bredde til en motorvej, som i dag skal have en bredde på 32 m, men denne bredde, 36 m, har formentlig sit udgangspunkt i diskussionen i 1942 om motorveje. Siden hen er

der sket en kolossal udvikling, og vi må vel også regne med, at fugleflugtslinjen vil betyde et endnu større pres.

Jeg synes, det er tungtvejende grunde, der gør sig gældende, da det har taget så lang tid at få bygget denne motorvej, at det, som var et reelt grundlag, da man i sin tid projekterede, nu er væk.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Jeg forstår, at det ærede medlem hr. Herluf Rasmussen lægger de tungtvejende grunde et andet sted end ministeriet for offentlige arbejder. Det kan meget vel diskuteres, om den bredde, der her er tale om, vil være tilstrækkelig et meget langt stykke tid fremover, men jeg mener, der bliver anledning til at diskutere spørgsmålet bl. a. i det udvalg, som jeg forudsætter skal nedsættes, efter at vi i dag har behandlet lovforslaget om visse hovedlandeveje i og ved København, for her indgår netop spørgsmålet om linjeføringen, hvor den omtalte vej skal støde til. Der vil altså være god grund til i udvalget at komme nærmere ind på de betragtninger, det ærede medlem har fremført.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af *Vagn Bro* til justitsministeren:

„Hvorledes begrundes ministeren sit i dagspressen omtalte standpunkt, at han ikke i år sikrer sig tingets tilslutning til, at han i den omfattende forårs- og sommertrafik kan anordne hastighedsbegrænsninger på vore gader og veje, skønt de nordiske trafikforskningsekspertter ved flere lejligheder har erkendt, at tophastighedernes bortskæring er af betydning for færdselsulykkernes nedbringning?“

Vagn Bro: Det lader sig ikke bestride, at den højtærede justitsminister med henblik på det spørgsmål, jeg har rettet til ham, synes at indtage et meget inkonsekvent standpunkt.

Det er givet, at med de mange hastighedsbegrænsninger, vi har fået ud over landet, er det, ligesom vi har fået et vist tag i ulykkernes bekæmpelse. Jeg troede,