

[Else-Merete Ross.]

Vi finder det rigtigt, at der allerede nu træffes bestemmelse om vejanlægget, selv om den nordlige del af motorvejen skal gøres færdig, før det nye stykke skal påbegyndes. Jeg glæder mig over det hensyn, man har vist de grundejere, der helt tilbage i 1942 afstod areal til vejen og siden da har regnet med, at den hellige grav var vel forvaret. Det synes jeg er helt rigtigt. Dengang regnede man med en vejbredde på 25 m, nu derimod, 20 år efter, regner man normalprofilen for motorveje til 32 m. Vil det sige, at man må regne med, at inden de nu planlagte motorveje er udført, vil en endnu bredere profil være ønskelig, således at man stadig vil komme til at halte lidt efter, hvad der egentlig er det bedste? Dette spørgsmål kan jeg måske få besvaret i udvalget.

Jeg skal på mit partis vegne give tilslutning til begge lovforslag og tilsige velvillig behandling i udvalget.

Arne Larsen: Først vil jeg beskæftige mig med lovforslaget, som går ud på udbygning af motorvejen vest om København, således at forstå, at ministeren bemyndiges til at lade anlægge en hovedlandevej vest om København i en linje fra den planlagte vestmotorvejs sydlige gren syd for Brøndbyvester til Kagså nord for Herlev. Her ved Kagså er det meningen, at den nyanlagte motorvej vest om København skal fortsætte i den motorvejsstrækning, der for tiden anlægges fra Kagså til Helsingørvejen og omkørselsvejen ved Lyngby.

Dette lovforslag er faktisk en gammel kending og har en noget mærkværdig forhistorie. I 1942, da vort land var besat, forlangte den tyske besættelsesmagt anlagt en motorvej vest om København som led i den planlagte fugleflugtslinje. Det var daværende trafikminister, tidligere cementdirektør Gunnar Larsen, som fremsatte bemeldte lovforslag og vel mere eller mindre under pres fik folketinget og landstinget til at godkende dette store vejprojekt, som

man på daværende tidspunkt overhovedet ikke havde brug for. Man måtte betragte det ud fra et tysk synspunkt, et militært synspunkt. Kun derudfra kunne det anbefales.

Ydermere, kan man sige, var amtet jo allerede dengang i gang med at anlægge den såkaldte ringvej B 3, som da var mere end tilstrækkelig til at klare den trafikmængde, som man måtte forvente skulle komme fra nord uden om København og sydpå, men vi skulle altså dengang have denne vestmotorringvej, og man gik i gang, og arbejdet stod på indtil 1945, hvor det gik mere eller mindre i stå for helt at blive indstillet i 1949.

Arealerne og den halvfærdige vej har siden da ligget uberørt hen, men nu er det altså meningen, at vi igen skal have gang i dette projekt. I bemærkningerne til lovforslaget siges og påvises det med forskellige tal og prognoser, at vi ikke kan undvære denne vestmotorringvej, men bliver nødsaget til at gennemføre projektet, som vil komme til at koste rundt regnet 50 mill. kr. eller mere, for de kalkulerede priser holder nok ikke. Inden projektet er udført, skal der nok være gået adskilligt flere millioner til. Men spørgsmålet er så, om det er en rigtig og nødvendig investering, og jeg er ikke helt overbevist herom.

I fremsættelsestalen udtaler den højtærede minister, at trafikken på hovedvej ringvej B 3, i 1963 er steget til over 20.000 køretøjer pr. døgn, og at det må forudses, at ringvejen om få år kun kan dække trafikbehovet mellem de omegnskommuner, som den forbinder. Man har derfor anset det for nødvendigt at videreføre motorvejen vest om København som forbindelsesvej til vestmotorvejens sydlige gren. Jeg tror, at ringvej B 3 netop vil opfylde en stor mission i den interne trafik mellem kommunerne vest for København, og jeg tror ikke, at en ringmotorvej, der skal lede trafikken fra de nordlige kommuner sydover, bør placeres så tæt på det københavnske byområde. Da man i 1942