

[Arne Larsen.]

stak linjen ud for denne vestmotorringvej, havde man nok ikke forudset den udvikling i det storkøbenhavnske område, som vi nu oplever.

En ringmotorvej, der skal lede trafikken fra nord og sydover, kan passende efter min mening bedre placeres i ringvej B 4's linje, men jeg indrømmer, at det kan blive vanskeligt at finde den rigtige placering for ringvej 4's videreførelse fra Bagsværd til Helsingørvejen. Nord for Roskildevej har ekspropriationer fundet sted for mange år siden, og her kan vejen, efter hvad der foreligger oplyst, kun få en bredde på 25 m, men nok til 4 spor, medens der syd for Roskildevej, hvor linjeføring kun er bygge-linjesikret, kan blive plads til 4 spor samt nødspor for nedbrudte vogne. Det er efter min mening igen en kedelig ting at konstatere, men den højtærede minister mener altså ikke, at det kan nytte noget at foretage ekspropriation af større omfang for stykket fra Roskildevej og nordpå af hensyn til grundejerne. Det er muligt, det er forsvarligt at undlade dette, det skal jeg ikke kunne udtale mig om. Så må vi bare håbe, at forsynet er med os, og at ingen bilejere i de kommende år kommer ud for, at deres biler bryder ned på strækningen Roskildevej-ringvej B 3, men jeg tror nu ikke, man har lov til at være så optimistisk.

Til fordel for den foreslåede ringmotorvej vest om København kan naturligvis anføres, at en del af arealerne er eksproprieret, en del af arbejdet er ligeledes udført, så hvorfor ikke fuldende værket? Det er vel det, der vejer tungest i denne forbindelse, men det er ikke med synderlig stor begejstring, vi tilslutter os denne tanke. Jeg vil imidlertid gerne i et udvalg være med til at se på hele problemet og håber på, at vi når frem til en saglig og forsvarlig løsning.

Jeg vil herefter gå over til lovforslaget om visse hovedvejsanlæg i og ved København. Efter lovforslaget bemyndiges den højtærede minister til at lade udføre en hovedlandevej udbygget som motorgade fra Sortedamssø til Vangede, hvor vejen skal tilsluttes Helsingørvejen samt omfartsvejen ved Lyngby, og en hovedlandevej fra Borups Plads til Farum, hvoraf strækningen fra Borups Plads til Hillerødgade samt

strækningen nord for Hulgårdsvej udbygges som motorgade. Jeg vil lige indskyde: hvorfor skal den ikke udbygges som motorgade på hele strækningen? Endvidere skal strækningen fra Søerne ved Gyldenløvesgade til Borups Plads klassificeres som hovedlandevej. Endelig bemyndiges ministeren til at foretage fornøden projektering til forberedelse af anlæg af hovedlandeveje fra Fredensbro til Gl. Kongevej, herunder tilslutningsanlæg for Helsingørvejen og Farumvejen i byens centrum og tilslutning fra vestmotorvejen samt fra Engstrand Allé ad Scandiagade og Enghavevej til Sdr. Boulevard.

Udgifterne i forbindelse med Helsingørvejens indføring til Søerne og Farumvejens udbygning til Borups Plads er samlet anslået til 395 mill. kr., der fordeler sig med 255 mill. kr. for Helsingørvejens udbygning og 140 mill. kr. for Farumvejens udbygning. Der siges ikke noget om, hvad udgifterne til de kommende store projekteringsanlæg for Søringsanlægget vil beløbe sig til, men det bliver selvfølgelig beløb af en mere beskednen størrelsesorden.

Mit parti er fuldt ud klar over, at det er meget store problemer, vi her giver os i kast med, og at det i høj grad bliver nødvendigt at ofre endog meget store beløb på trafikinvesteringerne i det storkøbenhavnske område og ikke mindst i den egentlige indre zone af hovedstaden. Derfor var vi også principielt enige i den betænkning, som det trafikøkonomiske udvalg afgav i oktober 1961, og som kort tid efter i forbindelse med lovforslaget om forarbejder til en fast forbindelse over Store-Bælt var til behandling her i det høje ting og fik almindelig tilslutning. Det trafikøkonomiske udvalg fastslog som en uigendrivelig kendsgerning, at det var nødvendigt at foretage meget store investeringer i udbygningen af den københavnske nærtrafik.

Så vidt jeg har forstået såvel det trafikøkonomiske udvalgs betænkning som den betænkning, Hovedstadskommunernes Samråd i april 1961 afgav om den mest hensigtsmæssige afvikling af den kollektive overfladefrafik i hovedstadsområdet, var det en forudsætning, at man tilgodeså trafikinvesteringerne i den kollektive trafik. Mig forekommer det, at det lovforslag, der i dag behandles, noget for stærkt tilgodeser den