

Forslag til lov

om ændring af lov nr. 191 af 17. april 1941 om anlæg af en motorvej fra Rødby Havn til Storstrømsbroen og af lov nr. 168 af 11. april 1942 om anlæg af en motorvej vest om København samt udbygning af Hørsholmvejen som motorvej.

Fremsat den 18. februar 1954 af *ministeren for offentlige arbejder*.

§ 1.

Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til

- at* begrænse gennemførelsen af det i § 1 i lov nr. 191 af 17. april 1941 omhandlede anlæg af en motorvej fra Rødby Havn til Storstrømsbroen til strækningen fra motorvejens skæring med hovedvej nr. 7 vest for Maribo til et punkt ca. 1 km vest for Majbølle, hvor motorvejen sættes i forbindelse med landevejen Saksøbing-Guldborg, dog at strækningen fra Rødby Havn til det ovennævnte punkt vest for Maribo ligeledes bringes til udførelse, såfremt dette skønnes påkrævet af hensyn til en trafikforbindelse over Rødby Havn til Tyskland,
- at* begrænse gennemførelsen af de i § 1 i lov nr. 168 af 11. april 1942 omhandlede anlæg af en motorvej vest om København samt udbygning af Hørsholmvejen som motorvej til strækningen fra vejgaflen ved Brønsholm til Kagså nord for Herlev, hvor motorvejen sættes i forbindelse med landevejen over Herlev og Glostrup til landevejen København-Køge, samt til
- at* foretage sådanne forandringer i de allerede bestemte eller udførte motorvejsanlæg til lige med forlæggninger og ændringer i det bestående vejnet, som er nødvendige for en hensigtsmæssig gennemførelse af de i henhold til foranstående forandrede planer, herunder bl. a. udbygning af en vej fra Kagså til Buddinge torv og tilvejebringelse af de fornødne tilslutningsanlæg mellem motorvejene og Lyngbyvejen m. fl. veje nord for Vangede.

§ 2.

Når de i § 1 omhandlede vejanlæg er udbygget, overtages de af vedkommende amtsråd til bestyrelse efter de for landeveje gældende regler, idet motorvejenes karakter som sådanne bevares, alt i henhold til en mellem ministeren for offentlige arbejder og vedkommende amtsråd derom afsluttet overenskomst. For så vidt angår den i Rødby købstad-kommune beliggende strækning kan der om fornødent afsluttes overenskomst med Rødby byråd om dettes overtagelse af denne strækning. Stianlæggene på strækningen fra hovedvej nr. 3 til Ravnsnæsvejen ved Isterød overtages af Birkerød kommune.

Det har sit forblivende ved de i § 3, 1. stk., i lov nr. 168 af 11. april 1942 fastsatte bestemmelse om tilskud til Hørsholmvejen, dog at Frederiksborg amtskommunes bidrag bortfalder.

§ 3.

De i medfør af § 2 i lov nr. 191 af 17. april 1941 og § 2 i lov nr. 168 af 11. april 1942 erhvervede arealer, der ikke indgår i de i nærværende lovs § 1 omhandlede motorvejsanlæg med tilhørende tilslutningsanlæg m. v., forbliver statens ejendom. Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til, når opkrævningen af de i nedenstående § 4 omhandlede afgifter er bortfaldet, forlods af motorafgifterne at afholde de med vedligeholdelsen af nævnte arealer forbundne udgifter. På arealer, der måtte være udlejet eller på anden måde udnyttet til indtægtsgivende formål for staten, finder efter nærværende lovs ikrafttræden bestemmelserne i § 6, stk. 1, i lov nr. 191 af 17. april 1941 og § 6, stk. 1, i lov nr. 168 af 11. april 1942 ikke anvendelse. For så vidt angår tiden forud for lovens ikrafttræden bemyndiges ministeren for offentlige arbejder til med vedkommende kommunalbestyrelse at træffe aftale om erlæggelse af en sum til erstatning for afsavn af ejendomsskatter. Sådanne erstatningsbeløb afholdes som anlægsudgift ved de pågældende motorvejsanlæg.

§ 4.

Når der gennem de i § 4 i lov nr. 191 af 17. april 1941 og § 6 i lov nr. 115 af 8. april 1932, jfr. § 4 i lov nr. 105 af 30. marts 1935, omhandlede afgifter af henholdsvis 1 øre og 1 øre pr. liter benzin, som indføres til eller fremstilles her i landet, efter ministeren for offentlige arbejders skøn er tilvejebragt de fornødne beløb til gennemførelse af de i henhold til nærværende lovs § 1 bestemte anlæg, bortfalder afgifterne ved udgangen af et kvartal, for sidstnævnte afgifts vedkommende dog kun, for så vidt der allerede måtte være tilvejebragt tilstrækkelige midler til fyldestgørelse af de i de pågældende lovbestemmelser omhandlede formål.

Såfremt der ved det endelige regnskab over motorvejsanlæggene fremkommer et ikke forbrugt restbeløb, overføres dette til vejfonden i henhold til motorafgiftslovens § 9, stk. 2.

Bemærkninger til lovforslaget.

Til § 1.

Spørgsmålet om, hvorledes der skal forholdes med de i henhold til lovene nr. 191 af 17. april 1941 om anlæg af en motorvej fra Rødby Havn til Storstrømsbroen og nr. 168 af 11. april 1942 om anlæg af en motorvej vest om København samt udbygning af Hørsholmvejen som motorvej påbegyndte anlæg, har dels været behandlet af et af ministeriet for offentlige arbejder nedsat ud-

valg vedrørende motorvejen vest om København, hvori rigsdagen, de interesserede kommuner og administrationen har været repræsenteret, dels, for så vidt angår de øvrige i lovene omhandlede vejstrækninger, været forhandlet med de respektive amtsråd. Der er herunder opnået enighed om, at det ikke vil være påkrævet nu at fuldføre anlæggene i det fulde, ved de nævnte love forudsatte omfang, men at dog visse dele

deraf bør udbygges, og de eksproprierede arealer bevares til rådighed for eventuelle fremtidige vejanlæg, således at de i anlæggene investerede kapitaler så vidt muligt ikke bliver spildt. Med hensyn til de enkelte motorvejsstrækninger skal nærmere oplyses følgende:

I. Motorvejen Rødby Havn—Storstrømsbroen.

Linieføringen er vist på medfølgende bilag I. Arealerhvervelse er tilendebragt på hele strækningen. Fra Rødby Havn til Maribo er jordarbejder og bygværker udført, medens kun en ubetydelig strækning er forsynet med belægning. Fra Maribo til Saks-købing er jordarbejderne på det nærmeste fuldført og visse bygværker under udførelse, medens der ingen arbejder er udført øst for Saks-købing.

Der er pr. 1. april 1953 investeret ca. 19,7 mill. kr. i anlægget, og en fuldførelse af anlægget efter de oprindelige planer ville formentlig medføre en yderligere udgift af 57 mill. kr.

Under forbehold af, at nærværende lovforslag vedtages, er der med Maribo amtsråd sluttet den i bilag III angivne aftale. Herefter forudsættes det, at man udfører strækningen Maribo—Saks-købing med en tilslutningsvej til landevejen Saks-købing—Guldborg ved Majbølle. Herved opnås, at den pågældende strækning på naturlig måde kan indgå i amtets landevejsnet, bl. a. vil en betydelig gennemgående trafik blive ført uden om de snævre gader i Saks-købing og Maribo, ligesom landevejen mellem disse byer aflastes væsentligt. Vejen anlægges kun med 1 kørebane og den nævnte udbygning skønnes at medføre en udgift på ca. 11,2 mill. kr.

Såfremt der etableres en trafikforbindelse over Rødby Havn til Tyskland, vil det dog tillige være naturligt at udbygge strækningen Rødby Havn—Maribo på tilsvarende måde, hvortil udgiften anslås at blive ca. 5 mill. kr. Denne strækning forudsættes ligeledes overtaget af amtsrådet; for den i Rødby købstad-kommune beliggende del evt. af Rødby byråd.

II. Motorvejen vest om København (d.v.s. fra Ermelundstien ved Jægersborg til Roskildevej).

Arealerne på denne strækning er overalt erhvervet, og der er udført en del jordarbejde.

Til denne strækning er pr. 1. april 1953 anvendt ca. 10,2 mill. kr. En fuldførelse af anlægget efter den oprindelige plan skønnes med dagspriser at ville medføre en yderligere udgift af 38 mill. kr.

Efter at spørgsmålet om denne vejs færdiggørelse havde været drøftet på rigsdagen, nedsattes det ovenfor nævnte udvalg, som i november 1949 afgav den som bilag VII hosstående betænkning.

Nærværende lovforslag er udarbejdet på grundlag af udvalgsflertallets indstilling, som går ud på, at motorvejen udbygges på strækningen fra Hørsholmvejen ved Jægersborg til Kagså, hvor den sættes i forbindelse med amtets såkaldte ringvej B₃ over Herlev og Glostrup til Køgevej. Samtidig bortfalder anlægget af nævnte ringvej på strækningen fra Lyngbyvej til Kagså, dog at strækningen Buddinge—Kagså udbygges som lokal tilslutningsvej til ringlinien Jægersborg—Kagså—Herlev—Glostrupvej—Køgevej. Endvidere forudsættes nord for Vangede tilvejebragt den fornødne tilslutning imellem Lyngbyvejen og den nævnte ringlinie, hvilken sidste direkte fortsættes i Hørsholmvejen. Ligeledes i overensstemmelse med udvalgets indstilling forudsættes det, at den pågældende motorvejsstrækning ud over de hidtil forudsatte tilslutningsanlæg til det eksisterende vejnet tillige forsynes med tilslutningsanlæg ved Buddingevej, medens man efter forhandling med Gladsakse kommunalbestyrelse i stedet for det af ovennævnte udvalg forudsatte tilslutningsanlæg ved Frederiksborgvej (Buddinge Hovedgade) foreslår etableret et underføringsanlæg i 14 m bredde for Gladsakse Møllevej. De pågældende vejlinier er vist på det som bilag II hosstående kort.

I betænkningen er udgiften ved den fulde udbygning af strækningen Jægersborg—Kagså, inkl. vejstrækningen Kagså—Buddinge, med prisniveau 1944 anslået til 13,8 mill. kr., hvilket med dagspriser skønnes at svare til 24,8 mill. kr. Dette tal må ifølge sagens natur i mange henseender hvile på et skøn, også fordi forhandlingerne med kommunerne om den endelige udformning af tilslutningerne ved Lyngbyvej m. fl. steder endnu ikke har kunnet bringes til afslutning.

Med hensyn til de økonomiske konsekvenser af de forskellige alternativer kan i øvrigt henvises til betænkningens bilag 3, hvor priserne dog er angivet på grundlag af prisniveauet i 1944. Dagsprisen skønnes nu at ligge ca. 80 pct. højere. I bilag 5 til betænk-

ningen har et mindretal foreslået, at den pågældende vejstrækning ikke udbygges som motorvej, men mere eller mindre af samme type som ringvej B₃, dog således, at vigtige skæringer senere kan bringes ud af niveau. Man skal ikke komme nærmere ind på de i dette bilag opstillede beregninger og de dertil hørende betragtninger, efter at der mellem ministeren for offentlige arbejder og Gladsakse kommunalbestyrelse er opnået enighed om, at motorvejsstrækningen gennem Gladsakse bør udbygges som foreslået i nærværende forslag, jfr. den som bilag VIII optrykte skrivelse af 28. maj 1953 fra Gladsakse kommunalbestyrelse til ministeriet for offentlige arbejder.

III. Hørsholmvejen.

Arealerhvervelserne er foretaget og en væsentlig del af jordarbejdet og bygværkerne udført. Der er pr. 1. april 1953 af staten anvendt ca. 6 mill. kr. på vejen, hvortil kommer de af amtsrådet tidligere afholdte udgifter, antagelig ca. 2,4 mill. kr., eller i alt ca. 8,4 mill. kr.

De resterende udgifter skønnes at ville udgøre ca. 35 mill. kr.

Der er mellem ministeriet og de 2 amtsråd enighed om, at dette anlæg fremmes som hidtil forudsat.

Til § 2.

Ved de pågældende love om motorvejsanlæggene er ikke truffet bestemmelse om disses bestyrelse efter anlæggenes fuldførelse.

Som det fremgår af de som *bilag III—V* aftrykte overenskomster med de 3 amtsråd, er der med disse opnået enighed om, at den del af anlæggene, der efter forslaget kommer til udførelse, skal overgå til amtskommunerne til bestyrelse efter de for landeveje gældende regler. Heri ligger, at udgifterne til vejenes vedligeholdelse fremtidig afholdes som amtskommunernes andre vejudgifter og kan medtages blandt de udgifter, hvorefter den direkte refusion af motorafgifterne beregnes. De i de pågældende love forudsatte fonds til vejenes vedligeholdelse kan herefter bortfalde, jfr. nærmere nedenfor bemærkningerne til § 3. — Endvidere har Birkerød kommune erklæret sig indforstået med at overtage det til Hørsholmvejen hørende stianlæg på strækningen fra hovedvej nr. 3 til Ravsnæsvej ved Isterød (*bilag VI*).

Under hensyn til, at Hørsholmvejen oprindeligt var planlagt og påbegyndt som amts-

kommunal vej, er der i § 3, stk. 1, i lov nr. 168 af 11. april 1942 fastsat visse særlige bidrag til vejen bl. a. fra de 2 amtskommuner. Derimod er ikke forudsat noget amtskommunalt bidrag til motorvejen på Lolland. Under hensyn til den vedligeholdelsesbyrde, som amtskommunerne påtager sig, har man heller ikke nu villet stille forslag om noget anlægsbidrag fra Maribo amtsråds side, og man har endvidere ment det rigtigt, at Frederiksborg amtsråd i denne henseende ligestilles med Maribo amtsråd, hvorfor det foreslås, at Frederiksborg amtskommunes bidrag til Hørsholmvejen bortfalder. Derimod har man ikke fundet anledning til at fritage Københavns amtsråd for det i loven forudsatte anlægsbidrag til Hørsholmvejen — hvorom amtsrådet heller ikke har fremsat ønske — da motorvejsanlæggene i det nu foreslåede omfang i langt højere grad, end det er tilfældet for de 2 andre amters vedkommende, kan siges at træde i stedet for anlæg, som amtsrådet ellers måtte have bestøttet på normal måde.

Til § 3.

Såvel ved forhandlingerne med Maribo amtsråd som i udvalget angående motorvejen vest om København har der været enighed om, at de eksproprierede arealer på de motorvejsstrækninger, som efter forslaget ikke udbygges, bør forblive på statens hånd, således at de engang i fremtiden eventuelt kan udnyttes til vejanlæg. Man har undersøgt mulighederne for at lade arealerne på Lolland og Falster, som er udlejet til landbrugsmæssig udnyttelse, gå tilbage til ejerne af de ejendomme, hvorfra de i sin tid er eksproprieret, men dette må betragtes som uigennemførligt. Også de arealer, der er eksproprieret til motorvejen vest om København, men som ikke skal benyttes til den nu foreslåede udbygning, er det tanken at søge udnyttet på hensigtsmæssig måde, jfr. nærmere herom det i udvalgsbetænkningen anførte. Alle arealer kan dog ikke forventes udlejet, hvorfor der foreslås tilvejebragt hjemmel for afholdelse af de nødvendige vedligeholdelsesudgifter også når de særlige afgifter, hvoraf motorvejsanlæggene finansieres, bortfalder.

Fra forskellige kommuner har der været rettet henvendelse til ministeriet angående beskattningen af de pågældende arealer, idet kommunerne fandt den ved de pågældende love indrømmede skattefritagelse uheldig, når arealerne faktisk ikke anvendtes til vej-

anlæg, men udlejedes til erhvervsmæssigt formål. Idet ministeriet ikke har fundet dette synspunkt urimeligt, foreslås, at skattefritagelsen fremtidig bortfalder for de udlejede arealers vedkommende, og at der for tiden forud for lovens ikrafttræden gives ministeren for offentlige arbejder bemyndigelse til med vedkommende kommunalbestyrelse at træffe aftale om erlæggelse af en sum til erstatning for afsavn af ejendomsskatter. Sådanne erstatningsbeløb afholdes som anlægsudgift ved de pågældende motorvejsanlæg.

Til § 4.

I henhold til § 4 i lov nr. 191 af 17. april 1941 skal motorvejen på Lolland finansieres af en særlig afgift på 1 øre pr. liter benzin, som indføres her til landet, og i henhold til § 3, stk. 2, i lov nr. 168 af 11. april 1942 skal motorvejsanlæggene ved København, bortset fra de særlige bidrag som omtales i paragraffens 1. stk., finansieres dels af ovennævnte 1-øres afgift, dels af den i lov nr. 115 af 8. april 1932, jfr. § 4 i lov nr. 105 af 30. marts 1935, omhandlede benzinafgift ligeledes af 1 øre, når denne har indbragt tilstrækkeligt til fyldestgørelse af de i sidstnævnte love omhandlede formål, d.v.s. til dækning af udgifter vedrørende Storstrømsbroen og Odde-sundbroen samt til afløsning af broafgiften for Limfjordsbroen (de 2 førstnævnte forpligtelser er nu afviklet, ligesom der, for så vidt angår sidstnævnte bro, er indkommet et sådant beløb, at også denne forpligtelse må antages at stå umiddelbart foran sin afvikling). Endvidere skulle disse afgifter, når dækning var opnået for anlægsudgifterne ved motorvejene, henlægges til et fond for hver af vejene, af hvis renter udgifter til vedligeholdelse m. v. kunne udredes, jfr. § 3 i lov nr. 191 af 17. april 1941 og § 4 i lov nr. 168 af 11. april 1942.

Da nu de anlæg, der bringes til udførelse i henhold til lovforslagets § 2, overtages af amtskommunerne til bestyrelse efter de for landeveje gældende regler, bortfalder nødvendigheden af at etablere de nævnte fonds-

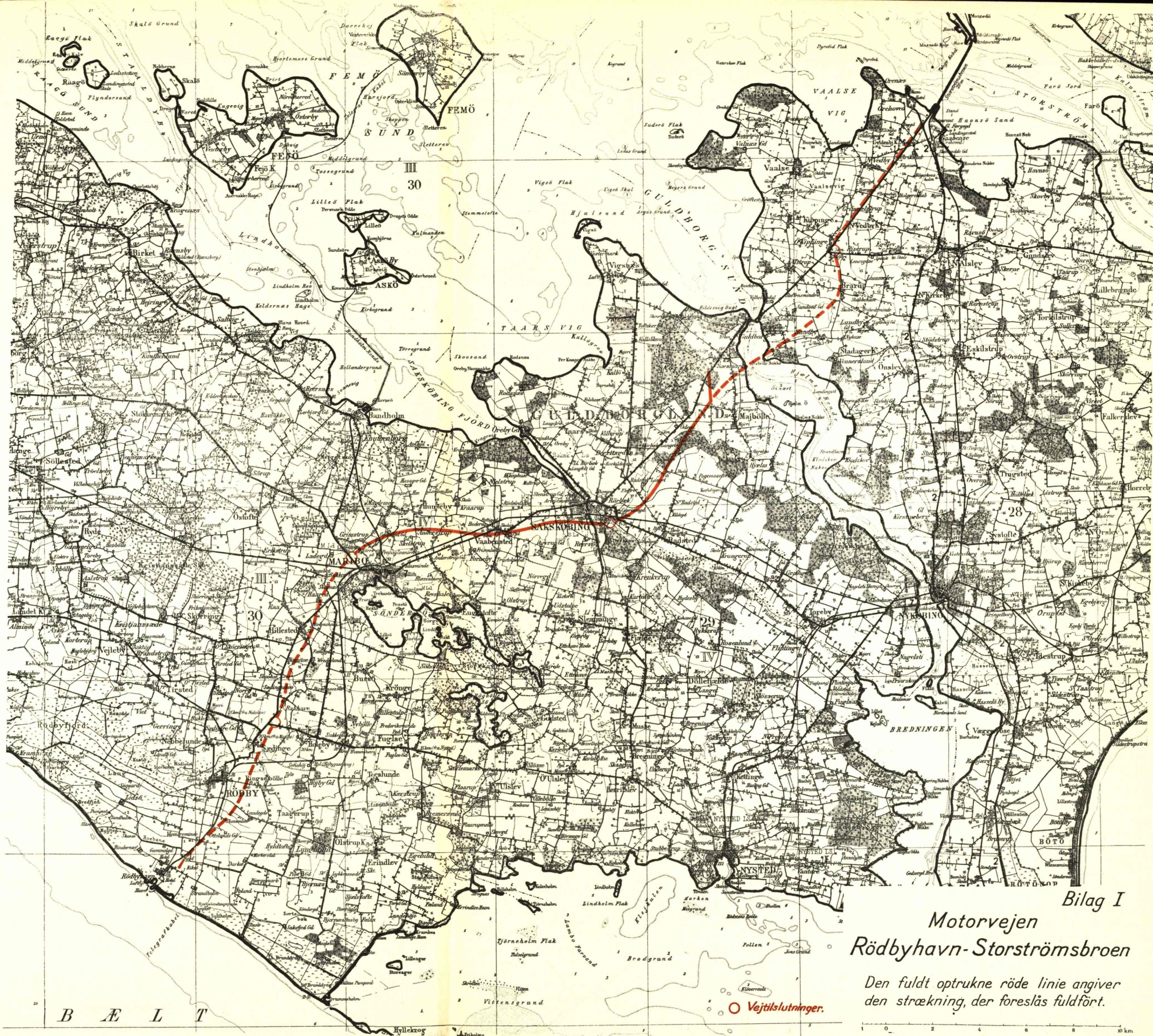
Det foreslås derfor, at afgifterne kan bortfalde, når de har indbragt tilstrækkeligt til gennemførelse af de reducerede anlæg, for den i 1932 indførte afgifts vedkommende under forudsætning af, at der allerede er tilvebragt tilstrækkelige beløb til fyldestgørelse af de øvrige formål, hvortil denne afgift skal anvendes.

Det tilføjes, at der pr. 1. april 1953 i motorvejsanlægget på Lolland-Falster var investeret ca. 19,7 mill. kr., som fuldtud er dækket af den pågældende 1-øres afgift, der pr. 1. april 1953 havde indbragt ialt 30,6 mill. kr. Efter forslaget skønnes at restere udgifter til ca. 11,2 mill. kr. Der vil således endnu af provenuet af den ovennævnte benzin-1 øre være brug for et beløb af ca. $19,7 + 11,2 = 30,9 \div 30,6$ eller 0,3 mill. kr. til vejanlæggets færdiggørelse. (For så vidt strækningen Rødby Havn—Maribo udbygges $0,3 + 5$ eller $5,3$ mill. kr.).

I motorvejsanlæggene ved København var pr. 1. april 1953 investeret i alt ca. 18,6 mill. kr. Heraf forventes dog ca. 4,6 mill. kr. i henhold til § 3 i vedkommende lov, jfr. § 2 i foranstående lovforslag, dækket fra anden side. Til rest at udrede af 1-øres afgifterne vedrørende motorvejsanlæggene ved København bliver herefter ca. 14 mill. kr. + udgifterne ved den nu foreslåede udbygning, $24,8 + 35$ mill. kr., eller tilsammen ca. 73,8 mill. kr.

I alt skønnes de to 1-øres afgifter således til dækning af såvel allerede afholdte som fremtidige udgifter vedrørende *motorvejsanlæggene* endnu at skulle indbringe ca. $73,8 + 0,3$ eller ca. 74,2 mill. kr. (for så vidt strækningen Rødby Havn—Maribo udbygges yderligere 5 mill. kr. eller 79,1 mill. kr.), hvilket med det nuværende provenu skulle svare til indtægten af begge benzin-enørerne i ca. 7 år.

Da det næppe kan være muligt at bestemme tidspunktet for afgifternes bortfald så nøje, at ingen restsaldo fremkommer, foreslås, at et eventuelt restbeløb overføres til vejfonden.



Bilag I
Motorvejen
Rödbyhavn-Storströmsbroen
 Den fuldt optrukne røde linie angiver
 den strækning, der foreslås fuldført.

○ Vejtillslutninger.

B E L T

0 2 4 6 8 10 km



Bilag II

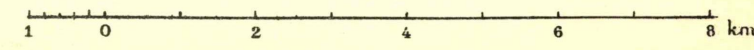
Ringvejene vest om København

Motorvej og Hørsholmvej - - - påbegyndt ikke påbegyndt

Ringvej B3 ●●●●●● fuldført påbegyndt

Skitseret motorvejslinie Kbhvn.-Køge - - - ●●●●●●

1 : 100 000



Vejtilslutningen

Bilag III.

Overenskomst mellem ministeriet for offentlige arbejder og Maribo amtsråd om amtsrådets overtagelse som landevej af visse dele af den i lov nr. 191 af 17. april 1941 omhandlede motorvej fra Rødby Havn til Storstrømsbroen.

Under forudsætning af, at der foretages de fornødne ændringer i lov nr. 191 af 17. april 1941 om anlæg af en motorvej fra Rødby Havn til Storstrømsbroen, herunder bygning af en bro over Guldborgsund, afsluttes følgende overenskomst mellem ministeriet for offentlige arbejder og Maribo amtsråd.

1.

Samtlige af nærværende overenskomst omfattede anlæg, herunder betonbelægning på hovedkørebanerne på motorvejen, udføres på statens bekostning, men overtages derefter af Maribo amtsråd til bestyrelse og vedligeholdelse efter de for landeveje gældende regler, dog at vejens karakter som motorvej, jfr. lovens § 1, skal bevares.

Risikoen for eventuelle sætninger på selve dæmningen over Maribo Nørresø forbliver hos staten.

2.

På strækningen fra Maribo til Saksøbing bringes anlægget til udførelse således, at der opnås tilslutning til hovedvej nr. 7 øst for Saksøbing, idet motorvejen dog kun udbygges med een vejbane i 9 m bredde.

Såfremt ministeriet måtte skønne det påkrævet af hensyn til en forbindelse over Rødby Havn til Tyskland udføres endvidere strækningen fra Rødby Havn til Maribo, ligeledes med kun een vejbane i 9 m bredde.

For så vidt angår den i Rødby købstadkommune beliggende del af strækningen er det dog en forudsætning for amtsrådet, at dette opnår overenskomst med Rødby byråd om købstadkommunens andel i vedligeholdelsesudgifterne.

Måtte trafikforbindelsen over Rødby Havn til Tyskland senere ophøre, vil ministeriet efter indstilling fra amtsrådet være villigt til at ændre landevejsfortegnelsen for Maribo amt således, at vejstrækningen fra Rødby Havn til Maribo udgår af fortegnelsen.

3.

På strækningen fra tilslutningen til hovedvej nr. 7 til Majbølle udføres anlægget kun i halv bredde og med en kørebanelægning på 7,5 m bredde. Ved Majbølle forbindes motorvejen med landevejen Saksøbing—Guldborg.

4.

Det overlades til ministeriets bestemmelse, hvorvidt bygværkerne på de i punkterne 2 og 3 omhandlede strækninger skal udføres i en til vejbanebredden svarende bredde eller i fuld bredde.

5.

Overtagelsen sker strækingsvis, efterhånden som de enkelte strækninger kan åbnes for færdslen.

Ved overtagelsen af enhver strækning afholdes en synsforretning, ved hvilken eventuelle mangler opnoteres, og bestemmelse om deres afhjælpning træffes. Efter overtagelsen påhviler dog vedligeholdelsesudgifterne i eet år statskassen, for så vidt disse ikke påhviler vedkommende entreprenør.

6.

Udformningen af motorvejsanlæggets tilslutninger til amtsvejene forhandles nærmere mellem parterne. Såfremt der opnås enighed om, at dele af anlægget ikke straks udbygges i den endelige form, f. eks. at visse dele af tilslutningsanlæg el. lign. stilles i bero, er amtsrådet dog forpligtet til at overtage den pågældende strækning i overensstemmelse med foranstående bestemmelser, men udgiften ved den endelige udbygning påhviler ministeriet.

7.

Amtsrådet overtager, indtil strækningen fra Rødby Havn til tilslutningen til hovedvej nr. 7 vest for Maribo måtte blive bragt til udførelse, jfr. § 2, tilsynet med og vedligeholdelsen af arealer og anlæg m. v. på denne strækning.

De hermed forbundne udgifter godtgøres amtsrådet af ministeriet.

Bilag IV.**Overenskomst mellem ministeriet for offentlige arbejder og Københavns amtsråd om amtsrådets overtagelse som landevej af visse af de i lov nr. 168 af 11. april 1942 omhandlede motorvejsanlæg.**

Under forudsætning af, at der på grundlag af den af udvalget angående motorvejen vest om København afgivne indstilling foretages de fornødne ændringer i lov nr. 168 af 11. april 1942 om anlæg af en motorvej vest om København samt udbygning af Hørsholmvejen som motorvej, afsluttes følgende overenskomst mellem ministeriet for offentlige arbejder og Københavns amtsråd:

1.

Anlæg vedrørende ovennævnte vejforbindelser i Københavns amt mellem grænsen mod Frederiksborg amt og motorvejens overgang i amtets ringvej B₃ ved Kagså, herunder betonbelægning af hovedkørebanerne, udføres på statens bekostning, men overtages derefter af Københavns amtsråd til bestyrelse og vedligeholdelse efter de for landeveje gældende regler, dog at vejens karakter som motorvej, jfr. lovens § 1, skal bevares.

2.

Overtagelsen sker strækingsvis, efterhånden som de enkelte strækninger kan åbnes for færdslen.

Ved overtagelse af enhver strækning afholdes en synsforretning, ved hvilken eventuelle mangler opnoteres og bestemmelse om deres afhjælpning træffes. Efter overtagelsen påhviler dog vedligeholdelsesudgifterne i eet år statskassen, for så vidt de ikke påhviler entreprenøren.

3.

Senest når den første strækning af Hørsholmvejen overtages af amtsrådet, foretages endelig afregning mellem ministeriet og amtsrådet med hensyn til den sidstnævnte i henhold til lovens § 3, stk. 1, påhvilende andel i anlægsudgifterne.

4.

Såfremt ministeriet bestemmer sig til ikke straks at udbygge en strækning i den af ministeriet som endelig fastsatte form, f. eks. således at belægningen af den ene kørebane udskydes, at visse broer ikke straks udføres i fuld bredde, at visse dele af tilslutningsanlæg stilles i bero eller andet, er amtsrådet dog pligtig at overtage den pågældende strækning i overensstemmelse med foranstående bestemmelser. Når ministeriet senere ønsker anlæggene endelig udbygget, påhviler udgiften herved ministeriet, medens der, for så vidt angår overtagelse og vedligeholdelse af sådanne strækninger, derefter forholdes som angivet i pkt. 2.

Bilag V.**Overenskomst mellem ministeriet for offentlige arbejder og Frederiksborg amtsråd om amtsrådets overtagelse som landevej af den i Frederiksborg amtskommune beliggende strækning af de i lov nr. 168 af 11. april 1942 omhandlede motorvejsanlæg.**

Under forudsætning af, at der foretages de fornødne ændringer i lov nr. 168 af 11. april 1942 om anlæg af en motorvej vest om København samt udbygning af Hørsholmvejen som motorvej, afsluttes følgende overenskomst mellem ministeriet for offentlige arbejder og Frederiksborg amtsråd:

1.

Samtlige i Frederiksborg amt beliggende anlæg vedrørende ovennævnte vej-anlæg, således som disse er godkendt af ministeriet for offentlige arbejder, og alle fastlagt af den ved anlægget i henhold til forordning af 5. marts 1845 virkende besigtigelses- og ekspropriationskommission, herunder betonbelægning af kørebanerne, udføres på statens bekostning, men overtages derefter af Frederiksborg amtsråd til bestyrelse og vedligeholdelse efter de for landeveje gældende regler, dog at vejens karakter som motorvej, jfr. lovens § 1, skal bevares.

2.

Overtagelsen sker strækningsvis, efterhånden som de enkelte strækninger kan åbnes for færdslen.

Ved overtagelse af enhver strækning afholdes en synsforretning, ved hvilken eventuelle mangler opnoteres, og bestemmelse om deres afhjælpning træffes. Efter overtagelsen påhviler dog vedligeholdelsesudgifterne i eet år statskassen, for så vidt disse ikke påhviler vedkommende entreprenør.

3.

Såfremt ministeriet bestemmer sig til ikke straks at udbygge en strækning i den af ministeriet som endelig forudsatte form, f. eks. således at belægningen af den ene kørebane udskydes, at visse broer ikke straks udføres i fuld bredde, at visse dele af tilslutningsanlæg stilles i bero eller andet lignende, er amtsrådet dog forpligtet at overtage den pågældende strækning i overensstemmelse med foranstående bestemmelser. Når ministeriet senere ønsker anlæggene endelig udbygget, påhviler udgiften herved ministeriet.

4.

Vedligeholdelsen af den gang- og cyklesti, der i forbindelse med Hørsholmvejen agtes anlagt på strækningen mellem Sandbjergvejens udmunding i hovedvej nr. 3 og Ravnæsvejen umiddelbart syd for denne vejs tilslutning til den forlagte landevej nr. 12 ved Isterød, forudsættes, når stianlægget er færdiganlagt i overensstemmelse med derom af Birkerød Sogneråd fremsat tilbud overtaget af Birkerød Sognekommune.

5.

Det i § 3, 1. stk., i lov nr. 168 af 11. april 1942 forudsatte bidrag fra Frederiksborg amtskommune til den i amtskommunen beliggende strækning af Hørsholmvejen på 275.000 kr. bortfalder.

Bilag VI.**FREDERIKSBORG AMTS VEJINSPEKTORAT**

Den 5. april 1950.

Ministeriet for offentlige arbejder, vejdirektoratet.

Ved mødet den 6. februar d. å. mellem vejdirektoratet og amtsrådets vejudvalg angående spørgsmålet om *amtsrådets overtagelse som landevej af den i Frederiksborg amt beliggende del af de i lov nr. 168 af 11. april 1942 omhandlede motorvejsanlæg* blev det aftalt, at der for så vidt angår den gang- og cyklesti, der som et led i motorvejsanlægget skal anlægges af anlægsdirektoratet på strækningen mellem Sandbjergvejens udmunding i hovedvej 3 og Ravnsnæsvejen umiddelbart syd for denne vejs tilslutning til den forlagte landevej nr. 12 ved Isterød, fra amtets side skulle forhandles med Birkerød sogneråd om at overtage stien, når den er anlagt.

Efter forhandling med Birkerød sogneråd, har sognerådet nu tilskrevet amtsvejvæsenet således:

„*Vedr.* det i forbindelse med motorvejsanlægget planlagte stianlæg i Birkerød kommune mellem hovedvej nr. 3 og Ravnsnæsvejen ved Isterød.

Under henvisning til mødet den 21. februar d. å. mellem herr amtsvejinspektøren og herværende tekniske udvalg, bekræftes herved aftalen om, at bemeldte stianlæg, når det er færdigt udført, overtages af Birkerød kommune.

KAI JENSEN

Poul C. J. Larsen,

hvilket herved meddeles.

J. Lintrup.

Bilag VII.**UDVALGET ANGÅENDE MOTORVEJEN
VEST OM KØBENHAVN***København K., i november 1949.**Til ministeriet for offentlige arbejder.*

I overensstemmelse med den ved udvalgets nedsættelse*) truffne bestemmelse med hensyn til dettes opgave, hvorefter ministeren for offentlige arbejder, forinden afgørelse træffes i vigtigere spørgsmål angående det i lov nr. 168 af 11. april 1942 omhandlede motorvejsanlæg vest om København, kan indhente udvalgets erklæring desangående, har ministeriet i april 1948 forelagt udvalget et forslag angående motorvejens udbygning, hvilket forslag i hovedtrækkene går ud på følgende:

Motorvejen færdigbygges på strækningen fra Ermelundsstien (d. v. s. ved tilslutningen til Hørsholmvejen) til Kagså nordøst for Herlev, hvor den sættes i forbindelse med den allerede udbyggede del, Kagså-Glostrup, af den af Københavns amtsråd projekterede ringvej B₃, Vangede-Glostrup-Køgevej.

Samtidig opgives anlægget af ringvej B₃ på strækningen fra Lyngbyvej til Buddinge, medens strækningen af samme vej fra Buddinge til Kagså kun udbygges som en vej af mere lokal karakter.

Motorvejsstrækningen Kagså-Glostrup fuldføres ikke, men de hertil erhvervede arealer forbliver indtil videre henliggende i statens besiddelse, således at muligheden bevares for ad åre at kunne udbygge også denne strækning af den påtænkte motorvejslinie.

Ministeriets ovenanførte forslag er begrundet i, at det ikke skønnes påkrævet at udbygge både motorvejen og amtsrådets ringvej B₃, men at det på den anden side vil være rigtigt at udnytte så meget af de ved den hidtidige investering i motorvejen, 9,8 mill. kr., tilvejebragte værdier som muligt, dels til erstatning for endnu ikke udførte strækninger af amtsrådets ringvej B₃, dels for derved at bevare den tilvejebragte mulighed for senere, såfremt trafikken stigning — eventuelt i forbindelse med anlæg af en havn ved Avedøre og en ny forbindelse til Amager og lufthavnen — måtte begrunde det, at kunne gennemføre et anlæg af motorvejskarakter, forbindende Hørsholmvejen med en eventuel motorvej fra København mod vest.

Ministeriet har iøvrigt henledt opmærksomheden på, at lodsejere m. fl. langs motorvejslinien har indrettet sig i tillid til de ved ekspropriationen skabte forhold, og at en rydning af terrænet i det omfang, dette er teknisk muligt, vil medføre en betydelig og ganske uproductiv udgift, nemlig 2,2 mill. kr., mere end der forventes indvundet ved afståelse af de eksproprierede arealer.

Endvidere har ministeriet gjort opmærksom på, at den for motorvejen vest om København ved loven af 1941 fastsatte særlige finansieringsform, hvorved staten betaler 100 pct. af udgifterne, ikke vil kunne anvendes over for vejanlæg, der ikke har motorvejskarakter, og at vejstrækninger, der udbygges med almindelig landevejskarakter, således kun kan finansieres med 85 pct. vejfondstilskud.

*) Udvalgets sammensætning under udarbejdelsen af nærværende betænkning er angivet på bilag 1.

De to vejlinier er vist på *bilag 2**), motorvejen med rødt og ringvej B₃ med grønt. Motorringvejen er forudsat bygget som en fuldt ud facadeløs vej, ude af niveau med samtlige andre veje, men tilsluttet de vigtigste af disse gennem rampesystemer. Mod nord fortsætter motorringvejen i Hørsholmvejen, om hvis udbygning og karakter som motorvej, der fra alle sider har været enighed. Ringvej B₃ derimod forudsættes i princippet bygget som almindelig landevej, foreløbig som 3-sporet, men med mulighed for senere udvidelse til 4-sporet vej med midterrabat. Vejen er forudsat forsynet med gang- og cyklestier.

På *bilag 3* er angivet de skønnede bekostninger ved de 3 alternativer, der efter ministeriets opfattelse må danne grundlaget for overvejelserne:

- I. Færdiggørelse af både motorringvej og ringvej B₃.
- II. Sløjfning af motorringvejen og færdiggørelse af ringvej B₃.
- III. Ovennævnte forslag om kombination af den nordlige del af motorringvejen med den sydlige del af ringvej B₃.

Udvalget, som ikke har fundet det liggende inden for sin opgave at udtale sig om årsagerne til, at man i sin tid påbegyndte anlægget af en motorringvej, liggende tæt ved den allerede under bygning værende ringvej B₃, har først drøftet spørgsmålet om det forventede behov for en ringtrafikforbindelse. Fra visse kommunerepræsentanternes side er dette trafikbehov skønnet at ville få sådant omfang, at der burde etableres en ringforbindelse i form af en elektrisk personbane eller en godsbane, og man har peget på mulighederne for at udnytte det til motorvej eksproprierede areal til dette formål. Forslaget herom har i udvalget været drøftet med repræsentanter for Statsbanerne, som imidlertid oplyste, at banerne ikke havde planer om sådanne ringforbindelser og i det hele ikke anså tanken for praktisk realisabel. I øvrigt har der inden for udvalget været enighed om, at de nærmeste års trafikbehov ikke kunne retfærdiggøre bygningen af mere end een ringvejsforbindelse, medens der har været divergerende anskuelser med hensyn til sandsynligheden for, at gennemførelsen af ringmotorvejen på strækningen syd for Kagså senere bliver påkrævet.

I forbindelse hermed har det været fremhævet, at en motorvej ude af niveau og med få tilslutninger er uden interesse for de sognekommuner, den gennemkrydser, og at den medfører en lige så stor gene for de indre vejforbindelser i kommunen, som f. eks. en af de ovennævnte baneforbindelser ville gøre. Det spørgsmål har derfor været rejst, om man ikke helt burde opgive motorvejsanlægget og nøjes med at fuldføre ringvej B₃ efter de oprindelige planer.

Et sådant standpunkt ville for det første medføre, at de i motorvejsanlægget investerede kapitaler måtte betragtes som fuldstændig spildt, jfr. ovenfor. Endvidere vil den pågældende strækning af ringvej B₃, navnlig strækningen fra Lyngbyvejen til Buddinge, forløbe gennem et allerede stærkt udbygget villakvarter, hvor der vil blive et større antal sidevejsstilslutninger, af hvilke kun enkelte kan lukkes og resten kun med betydelig ulempe kan sikres med fornødne oversigtsarealer, og hvor endvidere den allerede skete udstykning og bebyggelse nødvendiggør indrømmen af facade- og udkørselsret for ejendommene langs vejen. Denne del af ringvej B₃, vil således i færdsels- og sikkerhedsmæssig henseende blive væsentlig ringere ikke alene end motorvejen, men også ringere end den allerede færdigbyggede del af B₃.

Udvalget har ligeledes overvejet, om det vil være muligt og hensigtsmæssigt med bibeholdelsen af tanken om sammensmeltning af de 2 vejprojekter at tage hensyn til de

*) Dette bilag svarer til det som bil. II vedføjede kort og er derfor udeladt her.

gennemskårne kommuner ved at udbygge strækningen Lyngbyvej-Kagså ad motorvejens linie, men som almindelig landevej. Vejen skulle i så fald udbygges i niveau med de tilsluttende veje. Denne løsning måtte medføre anlæg af cykle- og gangstier langs vejen. Da motorvejen imidlertid ikke er forudsat forsynet med stianlæg, kan der dog næppe overalt blive plads til sådanne inden for de nuværende ekspropriationsgrænser. Vejen må i dette tilfælde tilsluttes en rundkørsel på Lyngbyvej ved Ræveskovbakken, og der må derfor eksproprieres til vejstrækningen mellem Stolpegaardsvej og Lyngbyvej. Den pågældende udbygning af vejen, herunder anlæg af en underføring for Jægersborgvej og rundkørsler ved Lyngbyvej, Stolpegaardsvej, Frederiksborgvej og Hareskovvej samt anlæg af B₃ som lokal vej mellem Buddinge og Kagså, vil koste 8,9 mill. kr., regnet fra Ermelundsstien til Kagså. Den tilsvarende udbygning af ringvej B₃ vil koste 8,3 mill. kr., altså 0,6 mill. kr. mindre. Den reelle forskel er dog kun 0,2 mill. kr., idet man ved udbygningen af ringvej B₃ må regne med at skulle anvende et beløb på 0,4 mill. kr. til rydning af motorvejen på strækningen mellem Lyngbyvejen og Kagså.

Når man forudsætter, at muligheden for en senere udbygning af en motorvej på strækningen mellem Kagså og Roskildevej bør bevares, følger heraf at også forbindelsen fra Kagså til Hørsholmvejen, hvilken sidste vejs anlæg som motorvej ligger fast, til sin tid må kunne udbygges som motorvej.

En sådan senere ombygning til motorvej af strækningen mellem Hørsholmvejen og Kagså må anslås at ville koste ca. 12,0 mill. kr. Anlæg alene af viadukter for de betydende veje, Stolpegaardsvej, Buddingevej, Frederiksborgvej og Hareskovvej, vil — udført efter vejens oprindelige anlæg — koste 4,3 mill. kr., men en sådan trinvis udbygning vil medføre en uheldig og for trafikken uøkonomisk udformning af de pågældende vejes, henholdsvis ringvejens, længdeprofiler. En i dette tilfælde senere yderligere ombygning af vejen til egentlig motorvej til medføre en udgift på 9,2 mill. kr., hvorved udgifterne til den samlede ombygning af vejen til motorvej forøges til $4,3 + 9,2 = 13,5$ mill. kr. Vejen vil ved en trinvis udbygning således koste $8,9 + 12,0 = 20,9$ mill. kr., henholdsvis $8,9 + 4,3 + 9,2 = 22,4$ mill. kr. sammenlignet med en udgift på 13,8 mill. kr. ved straks at udføre vejen som motorvej. I de anførte tal, der alle er baseret på prisniveauet januar 1944, er medregnet 1,4 mill. kr. til anlæg af B₃ som lokal vej på strækningen fra Buddinge til Kagså. Ved behandlingen af spørgsmålet om en trinvis udbygning af den her omhandlede vej er henvist til den derved opnåede rentebesparelse, hvis størrelse i øvrigt vanskeligt forud vil kunne bestemmes med større nøjagtighed. En sådan rentebesparelse synes dog ikke at burde tillægges afgørende vægt over for de ovennævnte tal for anlægsudgifterne, også under hensyn til, at en udbygning af vejen til motorvej straks vil medføre væsentlige fordele og besparelser for trafikken, som må modregnes rentebesparelserne.

Udvalget har været af den opfattelse, at de oprindelige motorvejsplaner tog for lidet hensyn til motorvejens forbindelse med de lokalområder, hvorigennem vejen forløber. På strækningen fra Lyngbyvej til Kagså forudsattes således kun tilslutninger ved Stolpegaardsvej og Hareskovvej, men hertil foreslås nu føjet tilslutninger også ved Buddingevej og Frederiksborgvej, således som vist på *bilag 2*. Endvidere har udvalget ikke fundet det oprindelige forslag til forbindelse mellem Lyngbyvejen og motorvejen, d. v. s. motorringvejen vest om København og Hørsholmvejen, helt tilfredsstillende. Et af Københavns Amts Vejvæsen udarbejdet projekt til en omlægning af motorvejslinien på dette sted i forbindelse med bygning af en udfletning i flere etager ved Lyngbyvejen har været forelagt udvalget, men har stødt på bestemt modstand dels fra Gentofte Kommune, der af hensyn til de vidt fremskredne bebyggelsesplaner i området ikke ønsker forandring i de een gang

Bilag til f. t. l. vedr. anlæg af en motorvej fra Rødby Havn til Storstrømsbroen m. v.

foretagne ekspropriationer, dels fra Landbohøjskolen som varetager de med fredningen af Gammelmosen forbundne interesser. En væsentlig del af de hensyn, der har motiveret fremkomsten af dette projekt, nemlig ønskeligheden af at undgå, at trafikken til og fra motorvejene kommer til at krydse trafikken til og fra Lyngby, er imidlertid imødekømt ved et på ministeriets foranledning udarbejdet foreløbigt projekt til en ændring af de oprindelige planer for de pågældende tilslutninger. Ministeriet er imidlertid indforstået med inden arbejdets udførelse at ville foretage en yderligere undersøgelse af de foreliggende muligheder for ordningen af motorvejens skæring med og tilslutning til Lyngbyvejen, herunder af et af folketingsmand Knud Tholstrup skitseret forslag, ligesom ministeriet vil forhandle herom med Københavns amtsråd og de pågældende kommuner.

Der har i udvalget været betænkeligheder ved forholdene på motorvejsstrækningen syd for Kagså, der efter forslaget indtil videre skal henligge i ufærdig stand, selv om det erkendes, at disse betænkeligheder er relativt mindre væsentlige på den betydelige del af strækningen, som forløber langs Vestenceinten. Betænkelighederne går dels ud på, at arealerne vil kunne henligge i en mindre tiltalende eller for de tilstødende lodsejere direkte generende form, dels begrundes de i hensyn til det lokale vejnet, som skal indrettes både med henblik på den aktuelle tilstand og med hensyntagen til motorvejens eventuelle fuld-førelse.

Vedrørende arealernes tilstand må det imidlertid være en forudsætning, at staten eller de autoriteter, der måtte overtage ansvaret for arealerne, sørger for fornøden regulering og tilsyn. I øvrigt forudsættes arealerne frigivet — eventuelt udlejet — til midlertidig brug eller til brug i en nærmere fastsat årrække, dog således, at arealerne igen kan overføres til staten i en sådan stand, at der ikke påløber betydelige merudgifter ved det eventuelle anlæg af motorvejen.

Med hensyn til vejene må det derhos være en forudsætning, at kommunerne af ministeriet får tilladelse til i rimeligt omfang at føre veje ind over motorvejsarealet, og der må herom optages forhandling mellem ministeriet og de pågældende kommuner. Såfremt motorvejen senere skal anlægges, må ministeriet eller besigtigelseskommissionen til den tid tage stilling til, hvilke af de pågældende veje, der skal opretholdes gennem anlæg af broer over eller under motorvejen, og hvilke der vil kunne afbrydes.

På givne foranledning har ministeriet bekræftet, at de af besigtigelseskommissionen vedtagne underføringer for Slotsherrensvej og Jyllingevej samt motorvejens tilslutning til denne sidste, vil blive gennemført ved motorvejens anlæg, samt at de pågældende veje snarest vil blive ført ind over motorvejens areal.

Under drøftelserne i udvalget har nødvendigheden af snarest at få truffet en endelig bestemmelse om motorvejens skæbne, både af hensyn til de enkelte lodsejere og til kommunernes dispositioner, været meget stærkt fremhævet. Udvalget kan derfor tiltræde ministeriets forslag om, at de nuværende usikre forhold med hensyn til de pågældende vejanlægs fremtidige skæbne nu bringes til ophør i det omfang, det er muligt at danne sig et nogenlunde begrundet skøn over forholdenes udvikling.

Udvalget må dog erkende, at det vil være rimeligt og forbundet med relativt overkommelige ulemper at udskyde den endelige afgørelse med hensyn til motorvejsanlægget syd for Kagsåen indtil videre. Med hensyn til den øvrige strækning af motorringvejen er udvalgets flertal (*Bang, Palle Chistensen, Elvers, Aa. Fogh, Forchhammer, Godskesen, Vald. Hansen, Helsted, Gustav Jensen, Marius Jensen, Victor Larsen, Ingv. Nørgaard, Paul-Petersen, Th. Poulsen, Arne Sundbo, Sellebjerg Andersen, Th. Terndrup, Tholstrup, Valeur-Møller, Aakjær Ravn*) klar over, at ministeriets forslag ikke i enhver henseende kan til-

fredsstille alle i udvalget repræsenterede synspunkter, men man har på den anden side ikke kunnet pege på nogen anden løsning, der i højere grad tilgodeser alle de forskellige idet foregående berørte hensyn, som må ligge til grund for overvejelserne. Flertallet vil herefter for sit vedkommende kunne tiltræde, at ministeriets forslag søges fremmet med de foran nærmere angivne modifikationer.

For *Gustav Jensen* er det dog en forudsætning for tiltrædelsen af forslaget, at Islevbrovej holdes åben — såvel midlertidigt som endeligt — ved skæringen med motorvejen, jfr. den som *bilag 4* vedføjede skrivelse af 16. november 1949 fra sognerådsformand *Gustav Jensen*.

Et *mindretal*, *Axel Kristensen*, *Anker Lau* og *Fr. Willumsen*, har ikke kunnet tiltræde foranstående betænkning, men har afgivet den som *bilag 5* vedføjede særudtalelse.

Fra *Axel Kristensen* har udvalget modtaget den i *bilag 6* indeholdte protest mod udvalgets arbejdsform. I denne anledning har det ovenfor nævnte *flertal* vedtaget følgende udtalelse:

„Under henvisning til den som bilag vedlagte protest fra folketingsmand *Axel Kristensen* mod udvalgets arbejdsform finder flertallet det rigtigst at udtale, at efter dets opfattelse er det kun naturligt, at medlemmerne i forbindelse med de tekniske undersøgelser, som udvalget har foranlediget, har drøftet de forskellige muligheder og derefter frit har taget deres stilling i udvalget i overensstemmelse med det ved disse drøftelser fremkomne“.

Det tilføjes, at *Martin Nielsen* på grund af sygdom ikke har deltaget i noget af udvalgets møder og derfor ikke har underskrevet betænkningen.

K. Bang.
Aa. Fogh.
Vald. Hansen.
Marius Jensen.
Victor Larsen.
Th. Poulsen.
Th. Terndrup.

Fr. Willumsen.

Palle Christensen.
O. Forchhammer.
T. J. Helsted.
Anker Lau.
Ingv. Nørgaard.
Sellebjerg Andersen.
Kn. Tholstrup.

C. P. Elvers.
O. Godskesen.
Gustav Jensen.
Axel Kristensen.
A. Paul-Petersen.
Arne Sundbo.
Valeur-Møller.

Aakjær Ravn.

Bilag 1.**Medlemmer af det af ministeriet for offentlige arbejder nedsatte udvalg vedrørende motorvejen vest om København.**

- Departementschef i ministeriet for offentlige arbejder *Palle Christensen*, formand.
 Folketingsmand, maskinarbejder *Th. Poulsen*, repræsentant for socialdemokratiet.
 Fhv. minister, folketingsmand *Axel Kristensen*, repræsentant for partiet venstre.
 Folketingsmand, proprietær *Victor Larsen*, repræsentant for det konservative folkeparti.
 Folketingsmand *Martin Nielsen*, repræsentant for Danmarks kommunistiske parti.
 Folketingsmand *Aage Fogh*, repræsentant for det radikale venstre.
 Folketingsmand, direktør, grosserer *Knud Tholstrup*, repræsentant for Danmarks retsforbund.
 Folketingsmand, grosserer *Anker Lau*, repræsentant for hovedstadens venstre.
 Amtsvejsinspektør *S. Valeur-Møller*, repræsentant for Københavns amtsråd.
 Borgmester *Arne Sundbo*, repræsentant for Københavns magistrat.
 Oberstløjtnant, arkitekt *A. Paul-Petersen*, repræsentant for Gentofte kommunalbestyrelse.
 Sognerådsformand *Ingv. Nørgaard*, repræsentant for Lyngby-Taarbæk sogneråd.
 Sognerådsformand *Vald. Hansen*, repræsentant for Glostrup sogneråd.
 Landstingsmand, sognerådsformand *Fr. Willumsen*, repræsentant for Gladsaxe sogneråd.
 Sognerådsformand *Marius Jensen*, repræsentant for Herlev sogneråd.
 Kommuneingeniør *M. Aakjær Ravn*, repræsentant for Brøndbyernes sogneråd.
 Sognerådsformand *Gustav Jensen*, repræsentant for Rødovre sogneråd.
 Kommuneingeniør *H. H. Sellebjerg Andersen*, repræsentant for Hvidovre sogneråd.
 Overingeniør *C. P. Elvers*, repræsentant for ministeriet for offentlige arbejders anlægsdirektorat.
 Daværende kontorchef, nu vejdirektør i ministeriet for offentlige arbejder *K. Bang*.
 Kommissarius ved anlæg af jernbaner m. v. på øerne *Th. Terndrup*.
 Overvejsinspektør *T. J. Helsted*.
 Baneingeniør *O. Godskesen*, repræsentant for Københavns amtsråd.
 Stadsingeniør *O. Forchhammer*.

Bilag 3.

UDVALGET VEDRØRENDE MOTORVEJEN
 VEST OM KØBENHAVN

**Oversigt over udgifterne ved forskellige alternativer med hensyn til motorvejen vest om
 København.**

(Prisniveau januar 1944).

Alternativ I:

Færdiggørelse af motorvej og ringvej B₃.

| | | | | |
|--|------------------------|------|-------|------------|
| Motorvej | | | | |
| Strækningen Glostrup-Kagså: | Forbrugt..... | 5,2 | mill. | |
| | Rest..... | 9,6 | — | |
| | | | | 14,8 mill. |
| Strækningen Kagså-Ermelunds- | | | | |
| stien: | Forbrugt..... | 4,6 | mill. | |
| | Rest..... | 12,4 | — | |
| | | | | 17,0 — |
| | Motorvej i alt... | | | 31,8 mill. |
| B ₃ . Strækningen Kagså-Lyngbyvej | | | | 6,8 — |
| | I alt alternativ I.... | | | 38,6 mill. |
| | Forbrugt..... | 9,8 | — | |
| | Rest..... | | | 28,8 mill. |

Alternativ II:

Sløjfning af motorvej, færdiggørelse af ringvej B₃.

| | | | | |
|--|-------------------------|-----|-------|------------|
| Motorvej | Glostrup-Ermelunds- | | | |
| stien: | Forbrugt..... | 9,8 | mill. | |
| | Rydning..... | 2,2 | — | |
| | | | | 12,0 mill. |
| Hørsholmvejen Lyngbyvej-Ermelundsstien | | 1,5 | — | |
| B ₃ Kagså-Lyngbyvej | | 6,8 | — | |
| | I alt alternativ II ... | | | 20,3 mill. |
| | Forbrugt..... | 9,8 | — | |
| | Rest..... | | | 10,5 mill. |

*Alternativ III:***Kombination af B₃ (Glostrup-Kagså) og motorvej (Kagså-Ermelundssti).**

| | | |
|--|-----------|-------------------|
| Motorvej. Afholdte udgifter..... | 9,8 mill. | |
| Kagså-Ermelundsstien | 12,4 — | |
| | | 22,2 mill. |
| Videreførelse af B ₃ Kagså-Buddinge | 1,4 — | |
| I alt alternativ III.... | | 23,6 mill. |
| Forbrugt..... | 9,8 — | |
| Rest..... | | <u>13,8 mill.</u> |

I overslaget er ikke indregnet udgifter til indhegning og reguleringsarbejder vedrørende arealerne syd for Kagså, da denne udgift er vanskelig at opgøre på forhånd, men den skønnes ikke at kunne overstige 0,2 mill. kr. Hvis disse arealer skal henlægges under statens tilsyn, påløber, indtil anlægget udføres eller opgives endeligt, en vis driftsudgift, som dog næppe vil overstige 25.000 kr. årlig.

Såfremt motorvejen forlægges mod syd ved skæringen med Lyngbyvej, og der etableres et tilslutningsanlæg som foreslået af amtsvejvæsenet, skønnes udgiften at ville stige med ca. 1,3 mill. kr.

Bilag 4.**RØDOVRE SOGNERÅD
SOGNERÅDSFORMANDEN**

Rødovre, d. 16. november 1949.

Til Udvalget vedrørende motorvejen vest om København.

Under henvisning til de i udvalgets seneste møder førte forhandlinger tillader jeg mig herved at præcisere min stilling til nedenstående spørgsmål:

Idet bemærkes, at en motorvej af den her omhandlede karakter og med den projekterede beliggenhed er af ret underordnet betydning for Rødovre kommune, skal jeg udtale, at jeg under hensyn til de interesser, der iøvrigt må være eller senere må opstå for vejens gennemførelse, kan tiltræde det nu af ministeriet fremsatte forslag, hvorefter spørgsmålet om vejens gennemførelse — bl. a. igennem Rødovre kommune — udsættes på ubestemt tid. Da såvel vejens gennemførelse som arealernes henliggen på forskellig måde vil medføre store gener for kommunen og vanskeliggøre de dispositioner, sognerådet skal træffe allerede i de nærmeste år, tillader jeg mig dog indtrængende at henstille, at man, så vidt det på nogen måde er muligt, allerede nu fastslår følgende:

1. Jyllingevej, der er tænkt udført som amtsvej, gennemføres som allerede projekteret og i overensstemmelse med de foretagne ekspropriationer, således at en eventuel gennemførelse af motorvejen kan ske i overensstemmelse hermed.
2. Slotsherrensvej, hvis anlæg iøvrigt er omtrent færdigt, bibeholdes som projekteret, og motorvejen føres over denne ude af niveau i overensstemmelse med det nu foreliggende projekt til motorvejen.
3. Islevbrovej, der var tænkt afbrudt ved motorvejen, således at kun fodgængere og cyklister kunne passere under denne, ændres ved motorvejens anlæg, således at der udføres en underføring også for køretøjer. Det bemærkes herved, at jeg forudsætter, at dette sker uden udgift for Rødovre kommune og bemærker, at det vil vanskeliggøre Rødovre kommunes dispositioner for den kommende udvikling i høj grad, såfremt den endelige bestemmelse ikke tages nu.
4. Det må være en forudsætning, at de til motorvejen eksproprierede arealer, sålænge de henligger ubenyttede, holdes i en tilfredsstillende og tiltalende stand, selv om dette skulle medføre ret væsentlige udgifter for staten. Man må fra Rødovre kommunes side på det bestemteste modsætte sig, at arealerne ved udlejning eller på anden måde stilles til disposition til oplagspladser eller lignende. Man bør tværtimod ved beplantning og på enhver anden måde så vidt muligt skjule det „sår“, som fremkommer i kommunens arealer.

Gustav Jensen.

Bilag 5.

Til udvalget vedrørende motorvejen vest om København.

Undertegnede afgiver følgende indstilling til arbejdsministeriet vedrørende motorvejen vest om København.

Vi mener, at det er meget tvivlsomt, om der nogensinde vil blive brug for en *automobilvej* ude af niveau med øvrige veje på strækningen fra Gl. Køgevej og til Kagså. Men da der allerede er ofret så betydelige beløb, og da de respektive kommuner har accepteret, at arealerne i det væsentlige kan henligge som nu efter nogen regulering under forudsætning af, at kommunerne *nu* kan få fuld klarhed over, hvilke veje, der varigt kan føres over arealet i niveau, og hvilken indflydelse, der øves på andre tekniske anlæg, kan vi tiltræde flertallets synspunkt vedrørende dette vejstykke under forudsætning af, at forholdet til Rødovre og Herlev nu ordnes.

Endvidere er det vor opfattelse, at det er nødvendigt, at der snarest skabes en vejforbindelse mellem amtets ringvej B₃ fra Kagså til Hørsholmvejen. Da der ikke er sikret arealer til den planlagte B₃ fra Buddinge til Lyngbyvejen, og da linieføringen af motorvejsarealet forekommer os lige så god under forudsætning af anlæg af en vej fra Buddinge til Kagså, finder vi det rigtigt at anlægge vejen på motorvejsarealet fra Kagså til forbindelse med Hørsholmvejen.

Vi tiltræder amtets oprindelige standpunkt, at ringveje af type som B₃ fuldt ud vil kunne klare de trafikmæssige opgaver.

En motorvej af type som den af ministeriets embedsmænd foreslåede vil samle trafikens tilgang og afgang til vejen på enkelte punkter, og derved skabe unødigt stor trafik på enkelte andre veje. Det er givet en betydelig ulempe for Gladsaxe kommune, der allerede er gennemskåret af Slangstrupbanen, at blive skåret yderligere i stykker af en facadeløs vej, uanset at man nu har forbedret projektet noget.

Det må for enhver, der har kørt på automobilveje, være klart, at det er uheldigt at have små stykker automobilveje, idet sikkerheden ved automobilkørsel i høj grad ligger i ensartede færdselsmuligheder over større strækninger, idet automobilister, der ikke er lokalkendt, meget let vil lade sig vildlede til fejlagtig kørsel ved — efter på et ganske kort stykke vej at have kørt på automobilvej — uventet at være på en vej, der i bygning giver mulighed for stor hastighed, men som har niveauskæringer. Trafikmæssige fordele, d. v. s. besparelser i kørselsudgifter, kan en så kort strækning ikke give. Alene ud fra disse betragtninger måtte vi foretrække en vej af typen B₃ for denne strækning, men hertil kommer de økonomiske forhold.

De pengemidler, der står til rådighed for forbedring af trafikforholdene her i landet, er utvivlsomt sagligt set for små, og det må erkendes, at landets manglende evne til at investere tilstrækkelige midler i produktion, gør det umuligt at forøge den. Mangfoldige steder i landet tiltrænges betydelige forbedringer og udvidelser af gennemgående veje, flere steder tiltrænges brobygning, og de tyndt befolkede egne og de mindre øsamfund vil ikke kunne løse disse opgaver selv. Det er derfor absolut nødvendigt, at der ikke af staten nogetsteds anvendes betydelige pengemidler, der ikke er nødvendige.

I det foreliggende tilfælde stiller sagen sig således, at den af ministeriets embedsmænd foreslåede vej fra Kagså til Hørsholmvejen koster 12,4 mill. kr. + 35 pct., medens en vej af type som B₃ udført med rundkørsler i niveau, idet dog cyklestier og gangstier ved skæring med Lyngbyvejen og Jægersborgalle forsænkes, kun koster 7,1 mill. kr. + 35 pct. Da alt øvrigt er ens, vil der altså ved at udføre den af os foreslåede type B₃ blive en besparelse på $12,4 \div 7,1 = 5,4$ mill. kr. + 35 pct. eller i alt 7,15 mill. kr.

For at undgå enhver mulighed for fejltagelser, bør man ved arealsikring og servitutter sikre, at skæringerne med de mere betydende veje senere kan bringes ud af niveau. Det forekommer os meget tvivlsomt, om dette nogensinde vil blive nødvendigt, og når der tages hensyn til de meget betydelige rentebesparelser, der opnås ved en udskydelse af disse nu ganske unødvendige arbejder, bliver det ganske klart, at det vil være urimeligt nu at udføre vejen som automobilvej.

Når der ses, hvilken trafik Roskilde landevej afvikler fra København til Taastrup, må det være ganske udelukket, at en ringtrafik i de første 25 år vil behøve at være ude af niveau, og den nævnte besparelse på 7,1 mill. kr. vil med $4\frac{1}{2}$ pct. p. a. i løbet af 25 år blive til 25,6 mill. kr., altså ca. $1\frac{1}{2}$ gang, hvad hele ministeriets projekt nu koster.

Ud fra disse synspunkter må vi anbefale, at man bygger en vej af type B₃ på strækningen Kagså til forbindelse med Hørsholmvejen, idet cyklestier og gangstier forsænkes ved skæringerne med Lyngbyvej og Jægersborgalle.

København, den 8. november 1949.

Anker Lau.

Fr. Willumsen.

Axel Kristensen.

Bilag 6.

AXEL KRISTENSEN

Til udvalget vedrørende motorvejen vest om København.

Til den af landstingsmand, sognerådsformand Willumsen, Folketingsmand Anker Lau og mig givne indstilling vedrørende motorvejen vest om København, ønsker jeg tilføjet min beklagelse over den form udvalgsarbejdet har haft.

Efter et par rent forberedende møder efter udvalgets nedsættelse den 29. marts 1946, foretoges den 17. juni f. å. en besigtigelse af vejarealerne af det område vejen passerer.

Ved denne lejlighed enedes man om, at udvalgets medlemmer skriftligt skulle stille spørgsmål. Der blev derefter ikke afholdt møde før den 18. oktober d. å., og først kort før dette omsendtes de ønskede oplysninger. På dette tidspunkt var der mellem Københavns amt og ministeriets embedsmænd truffet bindende aftale om, hvorledes sagen skulle løses. De øvrige medlemmer af udvalget fik således slet ingen mulighed for med virkning på grundlag af de givne oplysninger at gøre deres opfattelse gældende, og sagen må forekomme så meget uheldigere som amtets repræsentant, civilingeniør Godskesen på mødet den 18. oktober udtalte, at amtet havde tiltrådt den vedtagne løsning som et kompromis, fordi man mente, at ellers fik man slet ingen løsning, og en løsning var nødvendig.

Ministeriets embedsmænd har altså ved at optage forhandling uden for udvalget, og inden dette havde de ønskede oplysninger, afskåret udvalgets medlemmer fra at få oplysninger om, hvilken løsning amtet anså for den bedste.

I mødet den 1. ds. søgte jeg ved at stille forslag at fremskaffe de forskellige kommunalbestyrelses og amtets saglige standpunkt. Amtet svarede:

„I anledning af folketingsmand Axel Kristensens forespørgsel af 22. ds. til udvalget vedrørende motorvejen vest om København, skal man udtale, at Københavns amtsråd har tiltrådt ministeriet for offentlige arbejders forslag til udbygning af et stykke af motorringvejen fra Kagså til Ermelundsstien i stedet for den endnu ikke påbegyndte nordøstlige del af ringvejen B₃, bl. a. på betingelse af, at Gladsakse kommunes interesser bliver imødekommet derved, at der åbnes adgang til vejen ved Frederiksborgvej og Buddingevej, og at stykket af B₃ fra Kagså til Buddinge Torv gennemføres omend i mindre bredde end oprindelig fastsat.

Som situationen nu ligger, er amtsrådet enigt med ministeren om at foretrække ministeriets projekt, således som det er ændret i overensstemmelse med de af amtsrådet fremsatte ønsker, og således som forslaget blev fremlagt i udvalgets møde den 18. ds.“

Efter dette bekræfter amtet, at det føler sig bundet af den med ministeriets embedsmænd trufne aftale, der gør udvalgets behandlinger illusoriske.

Der foreligger ikke skriftlige svar fra kommunerne, men under mødet udtalte formanden for Gladsakse sogneråd — der er den eneste kommune, der er virkelig direkte interesseret i, hvilken form man giver den del af vejen, der nu påtænkes udført — at Gladsakse ønskede den af mig foreslåede form. De øvrige kommuner Herlev, Rødovre og Glo-

strups interesser ligger alene i behandlingen af den del af motorvejen, der ikke nu skal udføres, men henligge til senere beslutning. Disse kommuners interesser er nu alene, i hvilken tilstand arealerne skal henligge, og hvilken indflydelse der øves på de respektive kommuners planer om veje og kloaker.

Således som den politiske stilling er, måtte det ventes at amt og Gentofte kommune tog samme stilling. Forholdet er da det, at den kommune, der stærkest berøres af anlægget, ikke ønsker den af udvalget foreslåede løsning, at amtets repræsentanter erklærede, at man er gået med til det vedtagne forslag som et kompromis, da man ellers frygtede ikke at få en løsning, og at de øvrige kommuner blot kræver at få en afklaring af sagen, således at de ved, hvorledes de skal forholde sig med planlægningen, og at arealerne ikke skal henligge i den tilstand, de nu gør. Disse kommuners synspunkt er stærkt præget af, at økonomien i løsningen er dem uvedkommende.

Det forekommer mig derfor, at den skete behandling berøver udvalgets indstilling til ministeren den vægt, man ellers kunne have tillagt den, idet den må betegnes som et udtryk for ministeriets magtstilling. At amtet ikke har lagt vægt på at få en motorvej som den projekterede, fremgår af, at amtet, da det selv skulle løse opgaven, fandt, at en løsning af trafikspørgsmålet skete fuldt tilfredsstillende efter projekterne for ringvej B₃ og B₄, medens projektet om en automobilvej med skæringer ude af niveau opstod efter pres fra den tyske besættelsesmagt.

København, den 8. november 1949.

Axel Kristensen.

Bilag VIII.**GLADSAKSE KOMMUNALBESTYRELSE
RÅDHUSET SØBORG**

Den 28. maj 1953.

Til ministeriet for offentlige arbejder.

I tilslutning til forhandlingerne på mødet den 7. marts d. å. mellem ministeren for offentlige arbejder, embedsmænd fra ministeriet og repræsentanter fra Gladsakse kommune vedrørende motorvejens gennemførelse gennem kommunen meddeles herved, at kommunalbestyrelsen efter en grundig drøftelse af sagen har besluttet at tiltræde, at motorvejen bringes til udførelse. Herefter ønsker kommunalbestyrelsen, at anlægget af motorvejen gennem kommunen påbegyndes så hurtigt som muligt, således at vejforholdene kan komme i orden, og der kan gøres den påtænkte brug af de omfattende arealer, der er erhvervet til motorvejsanlægget, og som nu henligger ukrudtbevoksede og med halvfærdige påfyldninger.

For så vidt arbejdet på motorvejen ikke skulle kunne påbegyndes i nær fremtid, tillader kommunalbestyrelsen sig at anmode om, at Klausdalsbrovejs overføring over motorvejen desuagtet bringes til udførelse for en vejbredde på 14 m. Den eksisterende Klausdalsbrovej er på heromhandlede strækning af en meget ringe kvalitet, og da man ikke af hensyn til motorvejsplanerne har kunnet færdiggøre vejen, har kommunen nu gennem mange år måttet afholde betydelige og stadig stigende beløb for at holde vejen i nogenlunde forsvarlig stand, særlig af hensyn til rutebiltrafikken.

I skrivelse af 12. januar d. å. har vejdirektoratet forespurgt, om kommunalbestyrelsen kunne tiltræde, at man opgiver at udføre et tilslutningsanlæg til motorvejen ved dennes skæring med Frederiksborgvej (Buddinge hovedgade). Kommunalbestyrelsen har intet imod, at dette tilslutningsanlæg ikke bringes til udførelse, når der i stedet, som nævnt i vejdirektoratets skrivelse, på motorvejsanlæggets bekostning udføres et underføringsanlæg for Gladsakse Møllevej i 14 m bredde under motorvejen.

Baaring Hansen.

Henry Larsen.