

[Ministeren for offentlige arbejder.]

Som det fremgår af lovforslaget og bemærkningerne til dette, er det tanken at anlægge omfartsvejen som facadeløs 4-sporet hovedlandevej, hvor alene de skæringer er bragt ud af niveau, som terræn- eller trafikforholdene gør påkrævet, og det er ikke tanken, at der skal være trafik for cyklende eller gående på vejen. Disse forudsættes henvist til de eksisterende forbindelser.

Det har naturligvis været overvejet, om omfartsvejen straks burde anlægges som egentlig motorvej, men ministeriet mener ikke, at de forventede trafikmængder på denne gør det påkrævet at udbygge den som motorvej i første omgang. Det er imidlertid klart, at såfremt der bygges en østjysk motorvej, skal omfartsvejen også være motorvej, men dette kan efter de foretagne trafikberegninger meget sandsynligt også blive ønskeligt på et senere tidspunkt, selv om Østmotorvejen ikke kommer. Omfartsvejen bør derfor bygges på en sådan måde, at den med relativt begrænset bekostning senere kan omdannes til egentlig motorvej. Efter forslaget udføres selve vejbanen derfor med de noget større vognbane- og rabatbredder m. v., der anvendes ved motorveje, således at det til sin tid alene er niveau-skæringerne, der skal ændres. Udgifter hertil skønnes med 1963-priser til sin tid at ville beløbe sig til ca. 11 mill. kr. Lad mig i denne forbindelse tilføje, at hvis man tænkte sig en motorvejslinje anlagt i den af professor Humlum foreslåede eller en anden meget vestlig linje, vil dette ikke bevirke en sådan aflastning af trafikken ved Randers, at en udbygning af omfartsvejen i mindre bredde end de foreslåede 4 vognbaner vil være tilstrækkelig.

Som nævnt i bemærkningerne vil overslagssummen for det nu foreslåede anlæg beløbe sig til ca. 36 mill. kr. med 1963-priser, medens en udbygning straks til motorvej skønnes at ville andrage ca. 43 mill. kr. En udbygning i 2 etaper til motorvej påregnes at koste ca. 47 mill. kr.

Selv om den her i tinget sidste sommer vedtagne lov om hovedlandeveje først træder i kraft den 1. april 1964, foreslår regeringen i overensstemmelse med principperne i denne lov, at anlægsudgifterne afholdes fuldt ud af vejfonden, og det er ligeledes i overensstemmelse med princip-

pet i hovedlandevejsloven, at drifts- og vedligeholdelsesudgifterne efter anlæggets færdiggørelse forudsættes afholdt af de vedkommende kommunale vejbestyrelser mod sædvanlig refusion af motorafgifterne.

Uanset at hovedlandevejsloven som nævnt endnu ikke er trådt i kraft og det derfor ikke er foreskrevet at forelægge lovforslaget for vejnævnet, har jeg dog fundet det rigtigst at forelægge dette lovforslag inden fremsættelsen her i tinget. Vejnævnet har meddelt mig, at det kan tiltræde projektet.

Idet jeg i øvrigt henviser til bemærkningerne til lovforslaget, skal jeg anbefale det til velvillig behandling i det høje ting.

Jeg tillader mig endvidere for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om udbygning af motorvejen vest om København.*

Anlægget af en motorvej på denne strækning indgik i lov nr. 168 af 11. april 1942 om anlæg af en motorvej vest om København samt udbygning af Hørsholmvejen som motorvej, men ved lov nr. 222 af 11. juni 1954 blev det bestemt, at motorvejen indtil videre ikke skulle udføres på strækningen syd for Ringvej B3, idet Københavns amtsråd allerede på daværende tidspunkt havde gennemført anlægget af Ringvej B3 på strækningen fra Glostrup til Gladsaxe. Loven af 1954 forudsatte i overensstemmelse med en indstilling fra et af ministeriet nedsat udvalg med repræsentanter for rigsdagen, de interesserede kommuner og ministeriet, at man reserverede sig muligheden for senere at kunne gennemføre anlægget af motorvejen også på strækningen fra Brøndbyvester til Ringvej B3 ved Kagså, og det er dette anlæg, der omhandles i lovforslaget.

Ringvej B3, der er udlagt som hovedlandevej, måtte i 1962 på strækningen mellem Glostrup og Gladsaxe som følge af trafikudviklingen ombygges fra 3-sporet til 4-sporet i niveau med alle betydningsfulde radialveje fra København bortset fra Hareskovvejen. Imidlertid er trafikken på Ringvejen i 1963 steget til over 20.000 køretøjer pr. døgn, og det må forudses, at Ringvejen om få år kun kan dække trafikbehovet mellem de omegnskommuner, som den forbinder, og man har derfor anset det for påkrævet, at der træffes beslutning om gennemførelsen af motorvejen vest om

[Ministeren for offentlige arbejder.]

København som forbindelse til Vestmotorvejens to grene, således som disse er vedtaget af det af ministeriet nedsatte udvalg vedrørende vejplanlægning m. v. i Stor-københavn. Der vil herved i forbindelse med det i loven af 1954 omhandlede motorvejsanlæg, der er under udførelse, blive tilvejebragt en motorvejsforbindelse fra Vestmotorvejens sydlige gren til Helsingør-vejen (tidligere Hørsholmvejen), således som det er forudsat i vejdirektoratets „Rapport om det fremtidige vejsystem i Nordsjælland“ af september 1963.

På strækningen fra Vestmotorvejens syd- lige gren til Vestbanen er linjeføringen fast- lagt i ministeriets vejplan og ved Køben- havns amtsråds foranstaltning sikret ved byggelinjer i henhold til vejbestyrelsesloven.

På strækningen mellem Vestbanen og Kagså er arealerhvervelser allerede fore- taget i henhold til loven af 1942, og en væ- sentlig del af jordarbejderne er udført i perioden 1942-45. I 1954-loven var det forudsat, at de i henhold til loven af 1942 erhvervede arealer på strækningen beva- redes til rådighed for eventuelle fremtidige vejanlæg, altså på en strækning, der om- fattes af lovforslaget. Disse arealer har i den forløbne tid været udlejet, men kan selvsagt frigøres, når anlægget skal bringes til udførelse. I denne forbindelse vil jeg gerne nævne, at de afskårne arealer, der vil komme til at ligge mellem motorvejen og Vestenceinten, som jo forventes overladt kommunerne til brug for offentligt park- anlæg, naturligt vil kunne indgå i dette parkanlæg, og der har været ført forskellige forhandlinger med finansministeriet herom. Der åbnes herved mulighed for, at motor- vejen ad åre kan blive parkarealets vest- grænse.

Det antages, at motorvejen vest om København i 1980 vil få en trafik på 30.000-45.000 køretøjer pr. døgn, og dette giver mig anledning til at sige lidt om vejens tværprofil. På strækningen nord for Roskil- devej, hvor ekspropriationerne som tidligere

nævnt er foretaget i henhold til loven af 1942 og en del af jordarbejderne allerede er udført, kan der kun blive plads til en 4-sporet vej i 25 m bredde, medens der syd for Roskildevej, hvor linjeføring kun er byggelinjesikret, bliver plads til en 32 m bred vej, d. v. s. en 4-sporet vej med nød- spor for nedbrudte vogne. Det havde selvfølgelig været ønskeligt at gennemføre den 32 m brede profil, som nu er den frem- tidige normalprofil for motorveje her i landet, også på strækningen nord for Roskildevej, men dette ville kræve ekspro- priation fra grundejere, der allerede for ca. 20 år siden har måttet afstå areal til vejen, og som siden da har indrettet sig med hensyn til udstykninger og bebyggelse efter de vejgrænser, der blev fastslået i 1942. Et indgreb af denne art i de villa- kvarterer, der i den forløbne tid er vokset op på Vestenceintens yderside, ville blive smerteligt for grundejerne og kostbart for staten, og ministeriet har derfor ment — i det mindste indtil videre — at måtte akkviescere ved den profil, der er forudsat ved en tidligere ekspropriation. Som anført i bemærkningerne vil det dog ved tilslut- ningsanlæggene i visse tilfælde blive nød- vendigt at foretage mindre arealerhvervelser for at kunne anlægge accelerations- og decelerationsbaner ved tilslutningsanlæ- gene, således som det nu anses for påkrævet ved moderne motorvejsanlæg.

Som anført i bemærkningerne har det foreslåede vejanlæg en længde på 12,6 km, og anlægsudgifterne er skønsmæssigt an- slået til omkring 50 mill. kr. med pris- niveau januar 1964. De årlige driftsudgifter er anslået til 500.000 kr.

Selv om det ikke er tanken at påbegynde anlægget af denne strækning, forinden arbejdet på den nordlige del af motorvejen vest om København er fuldført, er det af hensyn til det videre projekteringsarbejde, og herunder specielt for så vidt angår skæ- ringen med Ringvej B3 ved Kagså samt til- slutningerne til Vestmotorvejens 2 grene, nødvendigt, at der nu træffes bestemmelse

[Ministeren for offentlige arbejder.]

om det i loven omhandlede anlæg. Byggeperioden for dette skønnes at ville strække sig over ca. 5 år, og arbejdet skønnes at blive igangsat i 1966-67.

Regeringen foreslår i overensstemmelse med principperne i hovedlandevejsloven, at anlægsudgiften afholdes fuldt ud af vejfonden, og, da vejen anlægges som motorvej, ligeledes at de årlige driftsudgifter afholdes af vejfonden. Uanset at hovedlandevejsloven endnu ikke er trådt i kraft og det derfor ikke er foreskrevet at forelægge lovforslaget for vejnævnet, har jeg dog fundet det rigtigt at forelægge dette lovforslaget inden fremsættelsen her i tinget. Vejnævnet har meddelt mig, at det kan tiltræde projektet.

Idet jeg i øvrigt henviser til bemærkningerne til lovforslaget, skal jeg anbefale det til velvillig behandling i det høje ting.

Ministeren for kulturelle anliggender (Bomholt): Jeg skal herved tillade mig for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om statstilskud til et landsdelsorkester for Sjælland.*

Den med alle partiers tilslutning gennemførte lov nr. 136 af 17. maj 1961 om statstilskud til orkestre uden for hovedstadsområdet, der trådte i kraft den 1. juni s. å., var skelsættende for vort musikliv, idet den betød, at de tre store by- og landsdelsorkestre i Århus, Ålborg og Odense langt om længe fik stabiliseret deres økonomi, samtidig med at de mindre byorkestre, som hidtil havde gjort en agtværdig indsats, kunne opnå støtte til fortsat virksomhed. På baggrund af denne økonomiske stabilisering har orkestrene fortsat deres kunstneriske udvikling og står nu sammen med de lokale musikkonservatorier som bærere af det musikkulturelle liv i provinsen, hvis frodige vækst i de senere år har været et glædeligt tegn på den voksende interesse og forståelse for musikken, som er mærkbar i vide kredse af hele befolkningen. Om denne stigende interesse bærer også oprettelsen i maj 1963 af det fjerde landsdelsorkester, Sønderjyllands Symfioniorkester, tydeligt vidnesbyrd, og det er næppe for meget sagt, at der med den ovennævnte lov er skabt en fremsynet rammeordning for den del af musiklivet, som

udfolder sig uden for hovedstadsområdet og Sjælland.

Allerede under folketingets behandling af orkesterloven af 1961 blev der rettet henvendelse til folketinget om en udvidelse af loven til også at omfatte hovedstadsområdet, idet Tivolis Koncertsals Orkester, der kun var knyttet til Tivoli i den korte sommersæson, ønskede at blive etableret og konsolideret som landsdelsorkester for Sjælland. Dette ønske havde orkestrets bestyrelse tidligere gentagne gange fremsat over for den af undervisningsministeriet nedsatte musikkommission. Det var imidlertid ikke muligt på daværende tidspunkt at udvide orkesterlovens virksomhedsområde, omend det kunne konstateres, at der i dette høje ting og i det folketingsudvalg, som behandlede lovforslaget, var betydelig forståelse for tanken om at støtte Tivolis Koncertsals Orkester i dets bestræbelser for at blive et permanent orkester med hele Sjælland og omliggende øer som arbejdsmark. Jeg skal tillade mig i denne forbindelse at henvise til den af folketingsudvalget afgivne betænkning af 27. april 1961 og til forhandlingerne i tinget.

Det her omhandlede orkester har delvis med støtte fra den kulturelle fond i årene siden 1961 i vintersæsonen gennemført en række koncerter i hovedstadsområdet og i de større sjællandske købstæder, og overalt, hvor orkestret har virket, har det vundet den største respekt for sin kunstneriske kvalitet, og samtidig med at orkestret således i praksis har virket som landsdelsorkester for Sjælland, har det med ministeriet for kulturelle anliggender som formidler ført forhandlinger med Hovedstadskommunernes Samråd og Tivolis bestyrelse om en principiel omdannelse af orkestret til en selvejende institution med landsdelsorkestervirksomhed som formål. Disse forhandlinger er resulteret i sådanne aftaler, at der nu må skønnes at være basis for at søge gennemført en lov, som giver muligheder for orkestrets opretholdelse og udbygning som et egentligt Sjællands Landsdelsorkester på lige fod med de øvrige større landsdelsorkestre.

Lovforslaget bygger i sin struktur fuldstændig på loven af 1961 om statstilskud til orkestre uden for hovedstadsområdet, og der kan med hensyn til de af staten op-