

sterens lovforslag bortset fra — som det fremgår af omstående bemærkninger — forslaget om udbygningen af strækningen fra Saks København til Majbølle og videre til Guldborgvejen.

Et andet mindretal (venstres medlemmer af udvalget) anser det for usandsynligt, at trafikken på en ringvej udenom København indenfor en overskuelig fremtid bliver så stor, at en motorvej ude af niveau på den lille strækning fra Lyngbyvej til forbindelsen med B<sub>3</sub>-vejen ved Kagsaa må anses for nødvendig.

Mindretallet er af den opfattelse, at den kommende trafik vil kunne klares med en vej af samme karakter som B<sub>3</sub>-vejen med de overføringer over Slangerupbanen og Stengaards Allé, som forholdene nødvendiggør, og med hensyntagen til, at Hareskovvej næppe kan skæres i niveau.

En sådan løsning vil i henhold til de oplysninger, udvalget har modtaget, medføre en betydelig besparelse.

Mindretallet foreslår derfor ved ændringsforslag nr. 2 motorvejen fra Brønsholm ført ned under Lyngbyvejen, men herfra videreført til forbindelsen med B<sub>3</sub>-vejen ved Kagsaa som en vej af samme type som denne og med de overskæringer og skæringer ude af niveau, som ministeriets foreløbige beregninger, der er anført i bilag 4 og 5, forudsætter.

### Ændringsforslag.

#### Til § 1.

Af et *mindretal* (Givskov Christensen, Foss, From, Gideon, Gottschalck-Hansen, Holmberg, Anker Lau og Tesdorpf):

Givskov Christensen.

Foss.

From.

Gideon.

Gottschalck-Hansen.

Lysholt Hansen,  
formand og ordfører.

Heising.

Holmberg.

Kai Jensen.

Svend Jørgensen,  
næstformand.

Aage Knudsen.

Holger Larsen.

Wiggo Larsen.

Anker Lau.

Frede Nielsen.

Ravn.

Tesdorpf.

1) Punkt 1 affattes således:

„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 sydøst om Saks København til et punkt på landevejen Saks København—Guldborg umiddelbart ved Radstedvejens udmunding, 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. I forbindelse hermed bemyndiges ministeren endvidere til på de ejendomme, der støder op til Guldborgvejen fra Radstedvejens udmunding til 7,2 km stenen, at søge pålagt servitutter vedrørende bebyggelse med henblik på at bevare muligheden for at udbygge vejen i 3 vejbaner og med cyklestier.“

Af et *mindretal* (Givskov Christensen, From, Gideon, Holmberg og Anker Lau):

2) Punkt 2 affattes således:

„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 vejjafnen ved Brønsholm til og med motorvejens underføring under Lyngbyvej ved Mariebjerg kirkegård. Fra motorvejens underføring under Lyngbyvej og til Kagsaa bemyndiges ministeren for offentlige arbejder til i stedet for at udbygge motorvejen som sådan at anlægge en landevej af samme type som landevejen over Herlev og Glostrup til landevejen København—Køge, dog at vejskæringerne, hvor forholdene gør det nødvendigt, kan ske ude af niveau, samt til“.