

## [Skovmand.]

Helsingørvejen ikke har nogen udviklingsmæssig funktion. Den vil tværtimod betjene et område, hvor indbyggertallet efter den såkaldte førsteetapeplan netop skal holdes nede.

I sin fremsættelse nævner ministeren, at der i dette område foregår en stærk befolkningkoncentration, og det er også fuldstændig rigtigt. De nordsjællandske kommuner ønsker ikke at tage hensyn til den almindelige planlægning og søger i strid med de trufne vedtagelser at blive så store som muligt. Ved at udbygge Helsingørvejen yderligere vil man fra statens side præmiere denne politik. Det kan ikke være meningen, at kommuner således skal belønnes for at påføre staten ekstraudgifter.

Hvad motorvejen i Københavns vestegn angår, er anlægget af den langt mere påkrævet end f. eks. Helsingørvejens yderste afsnit. Til gengæld er der grund til, som hr. Juul-Madsen nævnte det, at nære alvorlige betænkeligheder ved linjeføringen flere steder. Det forekommer mig også uheldigt, at man ikke med det samme fører vestmotorvejens nordligste gren fra Tåstrup til Hedehusene. Efter lovforslaget vil man i første omgang nøjes med at føre vejen ned til Roskildevej vest for Tåstrup, og det er en meget utilfredsstillende løsning. For det første vil det i lovforslaget angivne tilslutningsanlæg blive overordentlig kostbart, for det andet er Roskildevej vest for det nævnte sted så trafikeret, at den slet ikke kan klare en yderligere tilførsel af biler, for det tredje, og det er det mest afgørende, vil udfletningen efter lovforslaget få overordentlig uheldige virkninger for Høje-Tåstrup centret og den bebyggelse, der vil komme til at ligge nord for dette center. Det er dog værd at huske på, at man her allerede i 1975 får den største koncentration af butiksareal i hovedstadsområdet uden for den indre by.

Jeg har endnu et par bemærkninger til motorvejen i Københavns vestegn, som dog først og fremmest går på de motorveje, der er under projektering og anlæg. Stregene på kortet standser brat op, når man kommer til Københavns kommunes grænse. Inden for denne grænse har vejdirektoratet tilsyneladende ikke noget at skulle have sagt. Hvor længe vil man fra ministeriets

og folketingets side tolerere, at man ikke har større indflydelse på et så afgørende område som Københavns kommune? I øjeblikket bruger man store beløb på at udbygge Lyngbyvejen som motorvej gennem Gentofte, men ingen ved endnu, hvor vejen skal fortsætte i Københavns kommune, og hvordan den skal udformes f. eks. i forbindelse med søerne. Et tilsvarende problem, blot langt værre, kan man komme til at stå over for ved vestmotorvejens sydlige gren, der er planlagt som en 4-sporet vej og ikke kan gøres bredere, fordi den efter forslaget i Hvidovre skal føres gennem den kun 36 m brede Engstrands Allé. Denne vej vil efter alt at dømme blive brugt af næsten hele den lastbiltrafik, der fra syd og vest kommer til København. Alene denne trafik vil spænde vejens kapacitet til bristepunktet, men situationen bliver meget værre, eller kan blive det. Ifølge den redegørelse, som det høje ting har modtaget fra Saltholmudvalget, vil der i år 2005 komme en trafik på op til 8.000 biler i timen fra Amager til Sjælland over de sydlige havneforbindelser, og størstedelen af denne trafik vil have på vestmotorvejens sydlige del, hvilket vil sige, at man ikke får brug for 4 spor, men måske snarere for 10 eller 12.

Det vil derfor være mere hensigtsmæssigt at overveje en ny linjeføring syd om Avedøre, hvor f. eks. 2 motorveje kan ligge side om side, så støjplagen berører så få mennesker som muligt. Dersom man fastholder tanken om en motorvej gennem et boligkvarter som Engstrands Allé, må man under alle omstændigheder i udgifterne medregne, hvad det vil koste at nedrive den bebyggelse, der ligger op til vejen, og hvis beboere i givet fald vil komme til at leve i en overordentlig ubehagelig støj.

Det må også være rimeligt at spørge, om man ikke med hensyn til motorvejen fra Ølby til Ringsted har gæbt over en meget stor mundfuld på én gang. Det er uden tvivl rigtigt, at udbygningen af vestmotorvejen om nogle år vil få mange bilister til at køre ad Køge-Ringstedvejen til og fra København i stedet for ad Roskildevej, men en stor del af Køge-Ringstedvejen er udbygget tilstrækkeligt til at kunne klare denne ekstra belastning. Hvis man i første omgang nøjes med at bygge vejstrækningen uden om Lellinge og en omfartsvej uden om