

Re

Forslag

til

Lov om visse hovedlandeveysanlæg i og ved København.

§ 1. Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til at lade nedennævnte vej-anlæg bringe til udførelse:

- 1) En hovedlandevej udbygget som motorvej fra Sortedamsø til Vangede, hvor vejen tilsluttes Helsingørvejen samt omfartsvejen om Lyngby.
- 2) En hovedlandevej fra Borups Plads til et punkt nord for Farum, hvoraf strækningerne fra Borups Plads ad Bispeengen til Hillerødgade samt strækningen nord for Hulgårdsvej udbygges som motorvej.

Stk. 2. Ministeren bemyndiges til at erhverve — om fornødent ved ekspropriation i henhold til reglerne i forordning af 5. marts 1845, jfr. lov nr. 6 af 10. januar 1928 — de arealer m. v., der udkræves til gennemførelsen af de i stk. 1 omhandlede anlæg.

§ 2. Ministeren bemyndiges endvidere til ud over de i § 1 omhandlede strækninger at klassificere vejstrækningen fra Søerne ved Gyldenløvesgade til Borups Plads som hovedlandevej.

§ 3. Ministeren bemyndiges til at foretage fornøden projektering til forberedelse af anlæg af hovedlandeveje fra Fredensbro til Gl. Kongevej, herunder de fornødne

tilslutningsanlæg til de i § 1, stk. 1, 1) og § 2 omhandlede hovedlandeveysanlæg, samt fra Engstrands Allé ad Scandiagade og Enghavevej til Sdr. Boulevard.

§ 4. Såfremt der i tiden, indtil forslag til de i § 3 omhandlede hovedlandeveysanlæg kan være udarbejdet og vedtaget af folketinget, projekteres eller udføres bebyggelse, som skønnes at ville vanskeliggøre eller væsentligt fordyre en senere gennemførelse af de omhandlede anlæg, bemyndiges ministeren til at erhverve — om fornødent ved ekspropriation i henhold til reglerne i forordning af 5. marts 1845, jfr. lov nr. 6 af 10. januar 1928 — de arealer m. v., der udkræves til gennemførelsen af disse anlæg.

§ 5. Udgifterne ved de i §§ 1, 3 og 4 omhandlede anlæg og foranstaltninger samt udgifterne ved den fremtidige vedligeholdelse af de dele af vejanlæggene, der udbygges som motorveje, afholdes af vejfonden.

§ 6. Dokumenter, udskrifter og attester m. v., der udfærdiges i forbindelse med de af denne lov omfattede anlæg, fritages for stempel- og tinglysningsafgifter samt andre afgifter til det offentlige.

Bemærkninger til lovforslaget.

Hovedlandevej fra Sortedamsø til Vangede.

Den nuværende Lyngbyvej blev i 1930'erne i Københavns amt udbygget til 4-sporet vej med midterrabat, men med niveautilslutninger for side-

vejene. Siden da er der på denne strækning udført forskellige kapacitetsfremmende forbedringer, således er Bernstorffsvejs indmunding i Lyngbyvej blevet kanaliseret, Kildegårds Plads ombygget til

signalreguleret kryds med særskilte vejbaner for den gennemkørende trafik, krydset Vangedevej-Brogårdsvej er bragt ud af niveau, ligesom der på strækninger er anlagt busholdepladser uden for de egentlige vognbaner, og gennembyrninger i midterrabatten ud for mindre vigtige sideveje er blevet lukket. På strækningen i Københavns kommune er krydset Tagensvej-Nørre Allé ombygget til signalreguleret kryds, i Nørre Allé er anlagt en ny østre kørebane, således at vejen nu har to adskilte kørebane, Vibenshus Runddel er omlagt og udvidet, niveauskæringen for godsbanen er bragt ud af niveau samtidig med S-banens anlæg og opførelse af Lyngbyvej station.

Imidlertid har den voksende trafik medført, at grænsen for vejens kapacitet nu er nået, og forskellige steder på strækningen giver trafikafviklingen ofte anledning til store vanskeligheder med lange kødannelse. En yderligere forbedring af vejen i dens nuværende skikkelse vil ikke kunne afvikle den yderligere trafikstigning, der må forventes i de kommende år.

Til belysning heraf kan nævnes, at den samlede trafik på Lyngbyvej i 1962 udgjorde ca. 11 mill. køretøjer i et punkt syd for Vangedevej og ca. 13 mill. køretøjer nord for Lyngbyvej station i København, svarende til en gennemsnitstrafik pr. døgn på henholdsvis ca. 30.000 og ca. 37.000. I juli 1963 udgjorde den gennemsnitlige døgntrafik ved Vangedevej ca. 32.000 køretøjer, dog er der observeret en maksimal døgntrafik på 37.800 køretøjer. Nord for Lyngbyvej station er på en hverdag i juni 1963 optalt 42.500 køretøjer. I henhold til prognosen i vejdirektoratets „Rapport om det fremtidige vejsystem i Nordsjælland“, bilag 31, anslås trafikken i 1980 at blive 60.000-65.000 køretøjer pr. døgn ved Vangedevej. Timetrafikken nord for Lyngbyvej station kan anslås til i 1980 at ville blive ca. 5.000 køretøjer i den mest belastede retning i spidsbelastningstimerne.

Til belysning af de forskellige muligheder for tilvejebringelse af en forøget kapacitet for denne vejlinje blev der i 1956 nedsat en teknikergruppe med repræsentanter for vejdirektoratet, Københavns amts vejvæsen samt Gentofte og Københavns kommuner. Denne gruppe undersøgte forskellige muligheder for eventuelle aflastningslinjer og disses kapacitet, herunder en vestlig ad Gentofte-rende - Lersø Parkallé - Universitetsparken - Nørre Allé-Soringen og en østlig ad Jægersborgvej-Smakkegårdsvej-Ryvangs Allé-Strandvænget-Kalkbrænderihavnsgade-Østbanegade, men fandt ikke nogen af disse løsninger tilfredsstillende og indstillede en udvidelse af Lyngbyvejlinjen i dens nuværende tracé.

Det projekt, der danner grundlag for nærværende lovforslag, forudsætter den på vedhæftede oversigtsplan (bilag 1) med rødt viste linjeføring fra Sortedamssø ad Fredensgade, Tagensvej, Nørre Allé til Vibenshus Runddel og derefter videre ad den eksisterende Lyngbyvej, alt i overensstemmelse med den tidligere nævnte teknikergruppes indstilling, som såvel Københavns kommunalbestyrelse, Københavns amtsråd som ministeriet har kunnet tiltræde.

Projektet forudsætter, at der fra Sortedamssø til Fredrik Bajers Plads udføres en forsenket motorvej med 2×2 vognbaner, fornødne supplerende baner til trafikken udfletning og lokalkørebane i nuværende gadeniveau.

I Nørre Allé indgår den nuværende 3-sporede østlige kørebane som den vestlige motorvejskørebane. Øst herfor anlægges en ny 3-sporet motorvejskørebane for kørsel fra byen. Nørre Allés nuværende vestlige kørebane indgår i projektet som lokalkørebane for kørsel i begge retninger.

Fra et punkt i Nørre Allé syd for Vibenshus Runddel til lidt nord for Hans Knudsens Plads forudsættes motorvejen fremført i en tunnel med 2×3 vognbaner. Lokaltrafikken afvikles oven på tunneldækket omtrent i Lyngbyvejens nuværende tracé og niveau.

Fra Hans Knudsens Plads til Bernstorffsvej udføres motorvejen med 2×3 vognbaner og med lokalkørebane på begge sider. Gennemførelsen af dette profil kræver en ombygning af Lyngbyvej station og jernbanebroerne over Lyngbyvej.

Fra Bernstorffsvej til et stykke nord for Tuborgvej udføres motorvejen med 2×2 vognbaner, men dog i en sådan bredde, at vejen senere kan udvides til 2×3 vognbaner. Endvidere udføres lokalkørebane på begge sider af motorvejen.

Videre mod nord til Helsingørvejens sydlige endepunkt udføres vejen med 2×3 vognbaner og med lokalkørebane så vidt muligt i nuværende vejs niveau.

Tilslutningerne til Helsingørvej og omfartsvejen om Lyngby udformes således, at de nuværende kørebane næsten uændret kan indgå i projektet som endelige motorvejskørebane, men supplerende anlæg for gennemførelsen af lokaltrafikken må udføres.

En gennemførelse af projektet forudsætter, at Københavns sporvejs linjer 6 og 10 omlægges.

Som det fremgår af oversigtskortet (bilag 1) forudsættes der udført tilslutningsanlæg ved Fredrik Bajers Plads, ved Vibenshus Runddel, ved Hans Knudsens Plads for kørsel til og fra nord, ved Lundeusvej-Bernstorffsvej for kørsel til og fra

syd, ved Tuborgvej for kørsel til og fra nord, ved Kildegårds Plads og ved Brogårdsvej-Vangedevej.

Anlægsudgifterne for vejanlægget, der har en længde på i alt 9,4 km, er med prisniveau januar 1964 skønsmæssigt anslået til 255 mill. kr., inklusive flytning af kommunale ledninger og spor.

Drifts- og vedligeholdelsesudgifterne er anslået til 1,1 mill. kr. årligt, hvorved bemærkes, at drifts-udgifterne for ventilationsanlægget i det forudsatte tunnelanlæg alene skønnes at beløbe sig til ca. 350.000 kr. årligt.

I byggeperioden, der skønnes at ville strække sig over ca. 6 år, vil det periodevis være nødvendigt at etablere en omlægning af trafikken på Lyngbyvej til lokale vejforbindelser i såvel Københavns som Gentofte kommuner. Til forøgelse af kapaciteten for disse forbindelser er der tilsagt de pågældende vejbestyrelser vejfondstilskud. Motorvejen med tilslutningsramper forudsættes klassificeret som hovedlandevej.

Hovedlandevej fra Søerne ved Gyldenløvesgade til et punkt nord for Farum.

Motoriseringens vækst i almindelighed og befolkningsudviklingen i Nordsjælland i særdeleshed medfører, at der for en tilfredsstillende trafikbetjening af eksisterende og planlagte bebyggelser, herunder i sommerhusområder, samt af stærkt besøgte udflugtssteder i skove og ved badestrande, må tilvejebringes en stærkt forøget kapacitet for trafikken mellem Nordsjælland og hovedstadsområdet. Under hensyn til områdets størrelse vil en tilfredsstillende betjening uden urimelig omvejskørsel forudsætte mindst 3 radialveje med meget betydelig kapacitet, d. v. s. motorveje henholdsvis i den vestlige, den midterste og den østlige sektor, således som der nærmere er gjort rede for i vejdirektoratets rapport af september 1963 om „Det fremtidige vejssystem i Nordsjælland“. En samling af trafikken på kun 1 eller 2 motorveje ville medføre, at denne eller disse måtte udbygges med mange vognbaner, og udskillelsen af trafikken fra endepunkterne af sådanne veje ville ikke mindst ved den sydlige ende medføre en række problemer. Som anført foran har man allerede af hensyn til en tilfredsstillende trafikbetjening af de strækninger af Lyngbyvejen, der ligger nærmest de centrale bydele, anset det for påkrævet at udbygge denne vej som motorvej med 6 vognbaner med tilhørende lokalkørebaner til afløsning af de nuværende 4 vognbaner.

Den linjeføring for hovedlandevejsforbindelsen til Farum, der er lagt til grund for nærværende

lovforslag, og som er vist med rødt på vedhæftede oversigtskort (bilag 1), er den sydlige strækning af den midterste af de ovennævnte 3 radialveje. Den intensive bebyggelse af forstæderne nord og nordvest for København medfører, at der næppe foreligger anden mulighed for denne vejs indføring i Storbyen end den i stadsingeniørens direktorats „Skitse til en generalplan for København“ nævnte.

Det kan nævnes, at den nuværende trafik på Hareskovvejen i et tællepunkt på strækningen over Utterslev Mose i 1962 udgjorde ca. 4 mill. køretøjer. I Borups Allé ved Fuglebakken station var trafikken i 1962 ca. 7,7 mill. køretøjer, svarende til gennemsnitstrafik pr. døgn på henholdsvis ca. 13.000 og 21.000 køretøjer. Den forventede trafik i 1980 regnes på strækningen over Utterslev Mose at ville blive 40.000-45.000 køretøjer pr. juldøgn. På strækningen fra Søerne til Borups Plads regner man med, at trafikken i 1980 vil blive ca. 6.000 køretøjer pr. time i den mest belastede retning i spidsbelastningstimerne.

Der forudsættes en linjeføring fra Søerne ad Gyldenløvesgade, Åboulevard, Ågade, Bispeengen og videre ad Borups Allé og Hareskovvej til Hareskoven ved Skovbrynet, derefter vest for den nuværende vej i Hareskoven og videre i vestsiden af Nørreskoven over Fiskebæk og videre mod nord, øst for den nuværende Bregnerødvej til et tilslutningsanlæg for en planlagt ny landevej nord om Farum.

Om det foreliggende projekt er der enighed mellem Københavns og Frederiksberg kommunalbestyrelser, Københavns og Frederiksborg amtsråd og ministeriet og endvidere, for så vidt angår linjeføringen for strækningen fra Skovbrynet til et punkt nord for Farum, tillige med fredningsplanudvalget og skovmyndighederne.

Da forhandlingerne med de lokale myndigheder endnu ikke er afsluttede for så vidt angår enkeltheder med hensyn til vejens fortsættelse vest om Hillerød og langs vestsiden af Grib skov, kan man først senere fremsætte lovforslag herom.

Da strækningen Gyldenløvesgade-Åboulevard-Ågade mellem Søerne og Borups Plads i de senere år er udbygget med vejfondstilskud som niveaugade med 2 × 2 vognbaner, midterrabat og med fornødne supplerende baner for svingende trafik ved krydsene, forudsættes der ikke på nuværende tidspunkt udført anlægsforanstaltninger for denne strækningens vedkommende. Da den naturligt indgår i den omhandlede radialvejsforbindelse, er den imidlertid foreslået klassificeret som hovedlandevej i forbindelse med den øvrige del af strækningen til et punkt nord for Farum og på de strækninger, der

udlægges som motorvej, tillige tilslutningsramperne.

Fra Borups Plads over Borups Allé langs Bispeengen, over Nordre Fasanvej og under jernbanen til krydset Hillerødgade-Borups Allé påtænkes vejen udført som motorvej med 2×3 vognbaner. På strækningen øst for Nordre Fasanvej udføres desuden lokalkørebener i nuværende gadeniveau, og på strækningen vest for Nordre Fasanvej udføres motorvejsanlægget på en sådan måde, at det senere vil kunne udføres med forgrening til en forventet motorvej ad Jyllingevej mod Frederikssund.

Mellem Hillerødgade og Hulgårdsvej udvides og omprofileres Borups Allé svarende til den profilering, der som ovenfor anført allerede er gennemført for Åboulevard-Ågade, d. v. s. med 2×2 vognbaner, midterrabat, cykelstier og fortove.

Fra nordvest for Hulgårdsvej udføres vejanlægget som motorvej med 2×2 vognbaner. På strækningen indtil Mosesvinget forsynes motorvejen med lokalkørebener i nuværende vejniveau. Ved skæringen med Frederikssundsvej og Utterslevvej forudsættes motorvejen fremført i en ca. 350 m lang tunnel således, at lokalkørebenerne kan placeres på tunneltaget.

For strækningen mellem Hyrdevangen og Mosevinget påregnes udbygningen foretaget i to etaper, således at man først udfører en vej i samme udbygning som beskrevet foran for strækningen mellem Hillerødgade og Hulgårdsvej og først senere udbygger vejen til egentlig motorvej med lokalkørebener.

På den i et 100 m bredt parkbælte allerede anlagte strækning fra Mosesvinget til Ringvej B₄ forudsættes der truffet enkelte foranstaltninger især med henblik på at skaffe tværgående trafik ved den projekterede forlængelse af Buddingevej (Vandledningsvej) og enkelte stianlæg ud af niveau, således at vejen udelukkende kan forbeholdes for kørsel med motorkøretøjer. Fra Ringvej B₄ til Hareskovbanen vil den allerede under udførelse værende 4-sporede vej kunne indgå i projektet som motorvej. Fra Hareskovbanen gennem Hareskoven og Nørreskoven til et punkt nord for Farum udføres vejen som 4-sporet motorvej med midterrabat.

En gennemførelse af projektet forudsætter, at Københavns sporvejslinjer 8 og 19 nedlægges som sporvognslinjer og linjerne 5, 7 og 13 omlægges.

Som det fremgår af oversigtskortet (bilag 1), forudsættes der på de strækninger af vejanlægget, der skal udbygges som motorvej, tilslutningsanlæg til Frederikssundsvej-Utterslevvej, til en projekteret forlængelse af Buddingevej til vejen „Ruten“

for kørsel til og fra sydøst, Mørkhøjvej (er anlagt), Københavns amts indre Ringvej B₃ (er anlagt), motorvejen vest om København, Klausdalsbrovej (er anlagt for kørsel til og fra sydøst), Vadstrupvej for kørsel til og fra sydøst (er anlagt), Københavns amts ydre ringvej B₄ (er under udførelse), Frederiksborgvej, Lille Værlosevej, Stavnsholtvej og den førnævnte planlagte ny landevej nord om Farum.

En eventuel senere udbygning til motorvej vil kunne gennemføres, også for så vidt angår strækningerne fra Søerne ved Gyldenløvesgade til Borups Plads og mellem Hillerødgade og Hulgårdsvej, men en sådan senere udbygning er ikke omfattet af nærværende lovforslag.

Motiveringen for, at linjen strækningsvis straks udbygges som motorvej, medens de andre strækninger gives en mere beskeden udbygning, er, at der, for så vidt angår strækningen fra Borups Plads til Hillerødgade og underføringen under Frederikssundsvej og Utterslevvej, allerede ved en første udbygning må påregnes opførelse af kostbare bygværker i form af broer og tunneler, som det vil være urimeligt og uøkonomisk ikke straks at udbygge svarende til vejanlæggets endelige dimensioner, specielt da de pågældende vejstrækninger kan gennemføres i denne udbygning, uden at det i væsentlig grad vil berøre beboelsesejendomme. For strækningerne øst for Borups Plads samt mellem Hillerødgade og Hulgårdsvej vil en egentlig udbygning til motorvej kun kunne gennemføres ved nedrivning af ejendomme indeholdende et betydeligt antal beboelsesejligheder, medens man vil kunne gennemføre en profilering, der giver en for en årrække trafikalt forsvarlig løsning uden nedrivninger. For strækningen Hyrdevangen-Mosesvinget ville en udbygning straks til motorvej medføre nedrivning af 40-50 villaer, hvorfor der som foran nævnt forudsættes en etapeløsning, der kun vil medføre nedrivning af 12-14 villaer. Udgifterne til denne midlertidige løsning er tillige af en sådan størrelsesorden i forhold til udgifterne til den endelige løsning, at det også økonomisk vil være rimeligt at vælge en etapevis udbygning.

Længden af hele den af lovforslaget omfattede vejforbindelse udgør 20,5 km, inklusive strækningen fra Søerne ved Gyldenløvesgade til Borups Plads, hvor der som nævnt ikke forudsættes udført anlægsforanstaltninger, og inklusive Hareskovvejen fra Mosesvinget til Hareskovbanen, hvor der kun forudsættes udført enkelte foranstaltninger. Længden af de sidstnævnte strækninger udgør 9,4 km.

Anlægsudgiften er ud fra disse forudsætninger og på grundlag af foreliggende projekter skøn-

mæssigt anslået til 140 mill. kr. med prisniveau januar 1964.

Drifts- og vedlieholdelsesudgifter for de strækninger, der udbygges som motorvej, er anslået til 1,2 mill. kr. årligt.

Byggeperioden for hele det nu foreslåede vej-anlæg, eksklusiv den endelige ubygning til motorvej mellem Hyrdevangen og Mosesvinget, anslås at ville strække sig over 5 år.

Fremtidige hovedlandeveje i København og på Frederiksberg.

I medfør af vejbestyrelseslovens § 7, jfr. § 3, er det bestemt, at en række veje i amter og købstæder fremtidig skal være hovedlandeveje. I overensstemmelse med ønske fra Københavns og Frederiksberg kommuner udsattes imidlertid klassificeringen af hovedlandeveje i disse kommuner således, at klassificeringen forudsættes først at ske i takt med udbygning af de pågældende hovedfærdselsårer. I konsekvens heraf er der nu, som det fremgår af bemærkningerne ovenfor til § 1, med kommunerne opnået enighed om, at de i § 1 omhandlede vejstrækninger klassificeres som hovedlandeveje (vist med rød farve på oversigtskortet i bilag 1).

Endvidere er der ved forhandlinger med Køben-

havns magistrat opnået enighed med kommunalbestyrelsen om projekteringen af de i vedhæftede oversigtskort (bilag 2) med gul farve viste strækninger af Søringen fra Fredensbro til Gl. Kongevej samt indføringen af Vestmotorvejens sydlige gren fra Engstrands Allé ad Scandiagade og Enghavevej til Sdr. Boulevard.

De ovennævnte vejstrækninger kan selvsagt kun udgøre en del af hovedlandevejssettet i Københavns og Frederiksberg kommuner. På vedhæftede oversigtskort (bilag 2) er med grøn farve skitse-mæssigt vist de hovedlinjer, hvormed der arbejdes i kommunerne på grundlag af disses almindelige planlægningsarbejde (generalplanskitse for København m. v.), og som man fra ministeriets side, når kommunalbestyrelserne har taget endelig stilling dertil, og linjeføringen nøjere kan stedfæstes, overvejer at foreslå som yderligere hovedlandeveje. I første omgang vil der da blive tale om at fremsætte lovforslag om skitseprojektering og andre forarbejder til disse vejanlæg.

Endvidere er på oversigtskortet med sort punkteret farve vist nogle yderligere fremtidige vejlinjer til supplerings af hovedlandevejssettet, som overvejes i Københavns kommune, men hvortil ministeriet ikke har taget stilling hverken med hensyn til anlæg eller klassificering.