

Betænkning

over forslag til lov om visse hovedlandevejsstrækninger.

(Afgivet af udvalget om offentlige arbejder den 6. juni 1975).

Udvalget har behandlet lovforslaget i en række møder og har herunder haft samråd med ministeren for offentlige arbejder, der tillige skriftligt har besvaret spørgsmål fra udvalget.

Udvalget har modtaget skriftlige og/eller mundtlige henvendelser fra:

Danske Arkitekters Landsforbund,
Foreningen af Byplanlæggere,
Foreningen til Hovedstadens Forskønnelse,
H. Lundholm,
Socialdemokratisk Forening, 1. kreds,
Venstre i Østre storkreds og
Østerbros Lokalråd.

På foranledning af udvalget har ministeren for offentlige arbejder stillet nedenstående ændringsforslag, der indeholder en reduceret udbygning (projekt L) af vejstrækningen fra Frederik Bajers Plads til Søerne i forhold til det i lovforslaget indeholdte projekt K. I øvrigt henvises til bemærkningerne til ændringsforslaget.

Udvalget kan tilslutte sig, at Fredensbro erstattes af en dæmning med et gennemløb, som foreslået af ministeren for offentlige arbejder. Såfremt Københavns kommune måtte ønske etableret en bro i stedet, kan udvalget også tilslutte sig dette, men merudgifterne hertil må i så fald afholdes af Københavns kommune.

Udvalget ønsker at understrege, at med anlæg af det her omhandlede projekt L an-

ser udvalget statens engagement i indføringen af Lyngbyvejen som afsluttet.

Herefter indstiller et *flertal* (socialdemokratiets, venstres, det radikale venstres, det konservative folkepartis og kristeligt folkepartis medlemmer af udvalget) lovforslaget til *vedtagelse* med det af ministeren for offentlige arbejder stillede ændringsforslag.

Et *mindretal* (fremskridtspartiets medlemmer af udvalget med undtagelse af Glistrup (FP)) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling.

Mindretallet kan dog stemme for det af ministeren for offentlige arbejder stillede ændringsforslag.

Allerede ved førstebehandlingen af dette forslag tilsagde fremskridtspartiet en velvillig behandling, såfremt vi kunne nå frem til en løsning med 2 × 2 spor. Under et i øvrigt udmattende natudvalgsmøde blev der tilsyneladende indgået forlig om en sådan løsning. Under disse forudsætninger tilsluttede fremskridtspartiets medlemmer af udvalget sig dette forslag.

Da den mindre løsning af afslutningen af betonmonumentet Lyngbyvejen havde været over embedsmændenes tegnebord, fik det et helt andet og ikke tilfredsstillende udseende. Mindretallet ønsker fortsat en rimelig afslutning af motorvejsindføringen, men kan ikke acceptere det nu foreliggende projekt L.

Da mindretallet ikke forventer, at flertal-

let vil stå fast på det oprindelige „natforlig“ om 2 × 2 spor, har mindretallet ikke fundet det af nogen værdi at stille et sådant ændringsforslag, men kun ønsket at fastslå den kendsgerning, at det natlige udmattelsesmøde i trafikudvalget har givet et resultat, der ligner lovforslaget, som var de enæggede tvillinger.

Et *andet mindretal* (socialistisk folkeparti og venstresocialisternes medlemmer af udvalget) betragter det af ministeren for offentlige arbejder stillede ændringsforslag som en forbedring i forhold til den oprindelige plan for indføringen af Lyngbyvejen, men finder samtidig, at dets vedtagelse i for høj grad åbner mulighed for en senere udvidelse af strækningen Frederik Bajers Plads til Søerne til 2 × 3 spor ved nedlæggelse af de to busspor.

Mindretallet understreger videre, at de to nævnte busspor ikke kan begrundes ud fra den eksisterende eller forventede trafikmængde.

Da mindretallet således finder, at lovforslaget med det stillede ændringsforslag stadig vil betyde en urimelig kraftig udbygning af Lyngbyvejslinjen, kan mindretallet ikke stemme for lovforslaget ved 3. behandling.

Et *tredje mindretal* (Glistrup (FP)) indstiller forslaget til *forkastelse* ved 3. behandlingen. Ganske vist kan mindretallet godt nok indse, at der foreligger problemer, som kunne mildnes noget, hvis der ofres så mange skatteyderkroner, som forslaget vedtagelse vil medføre. Sådanne problemer foreligger der imidlertid — på trafikområdet og andre steder i samfundet — i titusindvis af, og i langt de fleste tilfælde må man erkende, at genopretning af landets livsmuligheder nødvendiggør, at folketingset nægter at vedtage projekter, uanset at noget kan tale for deres realisering. Det må herved navnlig påhvile det enkelte folketingsmedlem at finde frem til udgiftkrævende forslag, inden for hans eget lokale eller branchemæssige område, hvor han eller hun kan finde noget, hvor besparelser kan iværksættes ud fra den betragtning, at udgiftsafholdelse her og nu ikke er strengt nødvendig.

Det forslag, som her foreligger, er illustrerende. Vel er biltrafikken på den pågældende strækning behæftet med nogle ulemper

og irritationsmomenter for de kørende, men katastrofale er problemerne ikke. De angår den del af landet, hvor det kollektive befordringssystem er bedre udbygget end noget andet sted, og trafikikkerhedssynspunkter tæller med væsentlig mindre vægt end så mange andre steder. Når man for eksempel sammenligner med behovet for at bruge skatteyderpenge til nye broanlæg over Storstrømmen eller Allsund, svinder behovene for udbygning af Lyngbyvejsforlængelsen ind til det ikke alt for påtrængende. Ved kommende udtynding af bykernen og ved opgivelse af yderligere Amagerstorbyggeri vil forøgelse af bilpresset kunne undgås.

Dertil kommer, at der ikke entydigt kun er argumenter for udvidelsen, men ud over hensynet til offentlig sparsommelighed også modargumenter, der ikke er til stede, når midler skal benyttes andetsteds i landet. Indpumpning af biler i Christian den Fjerdes gamle by har nået dimensioner ud over det ønskelige, og det er derfor betænkeligt at øge mulighederne for denne indpumpning. Betænelighederne er umiddelbart særlig store i relation til sømiljøet og alléstrukturen, der indgår som væsentlige naturindslag i landets fattigste stenørkenbefolkningssammenstuvning — indslag, som det findes uheldigt at svække såvel på kortere som på længere sigt.

Mindretallet ønsker i øvrigt at påpege, at problemerne stiller sig væsensforskelligt inden for projektets tre områder — strækningen syd for Vibenshus Runddel, Vibenshusområdet og vejen mellem Runddelen og Hans Knudsens Plads. Den virkelige flaskehals ligger på passagen af Vibenshus Runddel, og her kan eventuelt drøftes en lokal løsning. Om føje år bliver der muligt råd til for skatteyderpenge at bekoste udvidelse af den nordlige del af projektet, hvorimod betænelighederne for Nørrebroområdet er så betydelige, at de for lang tid fremover findes at overstige fordelene.

På det foreliggende grundlag går mindretallet herefter ind for, at Lyngbyvejsprojektet i denne omgang afsluttes med, at der vedtages en plan til ikke over 100.000 skatteyderkroner til at græsplante de mest skæmmende af de skrammelarealer, der er opstået som det øjeblikkelige monument over den alt for ambitiøse 1960er-epokes eksperimenter med Lyngbyvejen.

Ændringsforslag.

Af *ministeren for offentlige arbejder*, tiltrådt af *et flertal* (Knud Damgaard (S), Henning Jensen (S), Kampmann (S), Poul Mortensen (S), Otto Mørch (S), Ivar Hansen (V), Holmberg (V), Hovmand (V), Lennart Larson (V), Glensgård (FP), Bach (FP), Bilgrav-Nielsen (RV), Lowzow (KF) og Svend Erik Sørensen (KrF)):

Til § 1.

Den foreslåede affattelse af et nyt *nr. 2* til lovens § 1, *stk. 1*, ændres til:

„2) En udbygning som hovedlandevej af Lyngbyvej—Nørre Allé—Tagensvej—Fredensgade på strækningen fra Hans Knudsens Plads til Sortedamssø. På strækningen Hans Knudsens Plads—Vibenshus Runddel udbygges vejen med 3 vognbaner i hver retning. På den resterende strækning sker der ingen ændring i antallet af vognbaner. Efter udbygningen nedlægges strækningen som hovedlandevej.“

Bemærkninger.

Projektet (L) efter nærværende ændringsforslag går nærmere ud på følgende:

På Hans Knudsens Plads udføres Lyngbyvejen med 2×3 vognbaner samt højre- og venstresvingsbaner for trafik til og fra Rovsinggade og Vognmandsmarken. Endvidere foretages en flytning af busterminalen til pladsens østside.

Fra Hans Knudsens Plads til Haraldsgade udføres 2×3 vognbaner med smal midterrabat og med cykelstier og fortove. Fortovet og cykelstien i vejens østre side på en kort strækning fra Æbeløgade mod syd lægges ind i en arkade i hjørnebygningen ved Æbeløgade/Lyngbyvej.

Fra Haraldsgade til Vibenshus Runddel regnes med midterrabat, 2×3 vognbaner, busspor, cykelstier og fortove. Der udføres anlæg af lokalgade mellem Haraldsgade og Hammershusgade.

På Vibenshus Runddel regnes med et direkte (4-benet) kryds, således at trafikken mellem Lyngbyvej og Nørre Allé føres direkte igennem, medens Østre Allé tilsluttes som sidevej til Nørre Allé. Da den yderste del af Øster Allé nedlægges og kan tillægges

Fælledparken, reduceres det samlede Fælledparkareal ikke.

Nørre Allé bevares uændret med 2 vognbaner mod byen og 3 vognbaner fra byen og med cykelstier og fortove. Gennemkørslerne i midterrabatten ved Borgmester Jensens Allé og Juliane Maries Vej lukkes. Nyt slidlag udlægges i Nørre Allé.

Frederik Bajers Plads bevares uændret, nyt slidlag udlægges.

Tagensvej bevares uændret med 2×2 vognbaner, busspor mod byen og med cykelstier og fortove. Nyt slidlag udlægges, og sporvognsskinner fjernes.

Blegdamsvejskrydset ombygges til 2×2 vognbaner gennem krydset, 1 højre- og 1 venstresvingsbane i Tagensvej og Fredensgade. Der etableres busspor gennem krydset i begge retninger. Det bemærkes, at antallet af vognbaner i Tagensvej ved krydset i øvrigt er uændret i forhold til eksisterende vej. Der foretages ikke indgreb i Amorparken, bortset fra en forlægning af fortovet ind i parken på en strækning af ca. 30 m. Denne forlægning skyldes etablering af busspor gennem krydset.

Fredensgade fra Blegdamsvej til Øster Søgade udbygges til 2×2 vognbaner med en smal midterrabat, busspor og cykelstier og fortove. På strækningen mellem Blegdamsvej og Sortedams Sø udelades det nordre fortov langs kørebanen. I stedet etableres en gangstiforbindelse på det af staten erhvervede areal mellem Fredensgade og Søpassagen, der ikke medgår til selve vejanlægget. Det pågældende areal vil i øvrigt for vejanlæggets regning blive planeret og beplantet efter nærmere forhandling med Københavns kommune, hvorefter det forudsættes vederlagsfrit overdraget til kommunen til anvendelse som „grønt område“.

Fredensbro forudsættes på grund af sin dårlige tilstand nedrevet og erstattet af en dæmning med et gennemløb. I dæmningen etableres i øvrigt en stitunnel ved Sortedam Dossering, således at passerende i fremtiden ikke skal op over den befærdede gade. Der etableres promenader langs dæmningen over Sortedams Sø i niveau med de eksisterende promenader langs Søerne og i sammenhæng med disse. Ved Øster Søgade tilsluttes vejanlægget Sølvgade og Webersgade.

Fredningsnævnet for København har udtalt, at bygning af dæmning, der ikke giver

mulighed for gennemsejling, efter nævnets opfattelse er stridende mod den den 3. maj 1966 lyste fredningsdeklaration vedrørende Søerne, og at nævnet ikke kan give tilslutning til bygningen.

Spørgsmålet om eventuelt at udføre en bro i stedet for en dæmning har været overvejet, men et sådant projekt ville medføre en merudgift på 2,7 mill. kr. (prisniveau april 1974), hvis gennemsejlingsåbningen udføres i forbindelse med stitunnelen ved Sortedam Dossering. En ny bro til erstatning for den eksisterende kan udføres for en merpris af 2,3 mill. kr. En så betydelig udgift af denne karakter kan ikke henhøre under det statslige vejanlæg.

I anlægsmæssig henseende adskiller dette projekt sig fra det ved lovforslaget forelagte (projekt K) på følgende punkter:

I Nørre Allé udføres ikke en tredje venstresvingsbane ved udmundingen i Frederik Bajers Plads. I sammenhæng hermed regnes der ikke med ombygning af krydset Universitetsparken/Nørre Allé med 2 højresvingsbaner fra Universitetsparken.

Tagensvej bevares med 2 × 2 vognbaner i stedet for den i projekt K forudsatte udvidelse til 2 × 3 vognbaner. Det nordre for-tov placeres ikke i Amorparken, men bibeholdes som en del af vejen. Ved Blegdams-

vej bibeholdes 1 venstresvingsbane fra Tagensvej, medens projekt K forudsatte 2 venstresvingsbaner.

I Fredensgade og frem til Øster Søgade opretholdes 2 × 2 vognbaner, der dog udbygges til større bredde. I projekt K var forudsat 2 × 3 vognbaner. Der udføres en smalere midterrabat end forudsat i projekt K. På den anden side etableres der busspor i begge retninger, medens projekt K kun forudsatte busspor i indadgående retning.

Med gennemførelsen af dette projekt vil kapaciteten øges til 3.200 køretøjer pr. time i hverretning på strækningen nord for Vibenshus, medens kapaciteten på Fredensgade-strækningen vil være uændret. Kapaciteten nord for Vibenshus forøges således med ca. 50 pct. i forhold til den nuværende kapacitet.

Projekt K har en kapacitet på henholdsvis 3.200 og 3.100 køretøjer på disse to strækninger, medens det nu fremlagte projekt har kapacitet på henholdsvis 3.200 og 2.100.

Projektet vil kunne bringes til udførelse for en udgift af i alt ca. 25 mill. kr. (prisniveau april 1974), medens projekt K ville kunne udføres for ca. 29 mill. kr. (prisniveau april 1974).

Udgifterne påregnes at fordele sig med 25 pct. i 1975-76, 50 pct. i 1976-77 og 25 pct. i 1977-78.

Ivar Hansen (V).

Holmberg (V).

Hovmand (V).

Lennart Larson (V).

Glensgård (FF).

Glistrup (FF).

Bach (FF).

Svend Erik Sørensen (KrF).

Henning Jensen (S).

Knud Damgaard (S).

Kampmann (S),
formand.

Poul Mortensen (S).

Otto Mørch (S).

Bilgrav-Nielsen (RV).

Kurt Brauer (SF).

Sigsgaard (VS).

Lowzow (KF).