

Forslag

til

Lov om visse hovedlandeveisstrækninger.

Fremsat den 11. marts 1975 af *ministeren for offentlige arbejder*.

§ 1. I § 1, stk. 1, i lov nr. 167 af 27. maj 1964 om visse hovedlandeveisanlæg i og ved København, som senest ændret ved lov nr. 290 af 23. maj 1973, ændres i nr. 1 „Sortedamssø“ til: „Hans Knudsens Plads“, og efter nr. 1 indsættes som nyt nummer:

„2) En udbygning som hovedlandevej af Lyngbyvej-Nørre Allé-Tagensvej-Fredensgade på strækningen fra Hans Knudsens Plads til Sortedamssø. Efter udbygningen nedlægges strækningen som hovedlandevej.“

Nr. 2 bliver herefter nr. 3.

§ 2. Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til at optage følgende vejstrækninger som hovedlandeveje:

- 1) Kommunevej Vejlegade-Vejlebro-Tårsvej i Nakskov kommune, fra hovedlandevej 133, Maribo-Nakskov, til den tidligere bygrænse.
- 2) Storstrøms amts landevej 522, Nakskov tidligere bygrænse — Tårs Havn, for så vidt angår strækningen fra bygrænsen til tilslutningspunktet for den nyanlagte hovedlandevej mellem landevej 522 (ved Branderslev) og Tårs Færgenhavn.

Bemærkninger til lovforslaget.

I. Lyngbyvejens indføring, jfr. forslaget § 1.

I § 1, stk. 1, nr. 1, i lov nr. 167 af 27. maj 1964 om visse hovedlandeveisanlæg i og ved København blev der givet bemyndigelse til udbygning af „Lyngbyvejlinien“ som motorvej på strækningen fra Sortedamssø til Vangede. Der var tale om en egentlig motorvej med lokalgader og med motorvejen forløbende i tunnel eller i forsænkning på visse strækninger.

Den ydre del af dette motorvejsanlæg er nu fuldført. På den indre strækning, fra Hans Knudsens Plads (Ryparken Station) til Søerne, er foretaget ekspropriation fra Hans Knudsens Plads til Vibehus Runddel og fra Blegdamsvej til Søerne samt sket nedrivning af bygningerne på de eksproprierede arealer. Endvidere er der foretaget visse ledningsarbejder. Udgifterne på den indre strækning har andraget i alt 90 mill. kr.

Projektet var i bemærkningerne til lovforslaget begrundet med, at grænserne for vejstrækningens

kapacitet var nået, og at forbedring af vejen i dens nuværende skikkelse ikke ville kunne afvikle den yderligere trafikstigning, der måtte forventes i de kommende år.

Lyngbyvejens udbygning som motorvej var del af en vejplan for et ring-radialsystem i Københavnsområdet, der omfattede bygning af 4-5 motorgader helt ind til Københavns centrum, og anlæg af en indre ring, Søringen, samt en ydre ring, Godsbaneringen, inden for den allerede fastlagte motorringvej. Godsbaneringen skulle ligge i de to gamle hovedstadskommuner, Søringen i selve København.

Imidlertid har de trafikale forudsætninger ændret sig. Trafikken er nu faldende. Baggrunden herfor er bl. a., at der er blevet færre arbejdspladser i selve byen, og at man i de senere år har ført en mere restriktiv parkeringspolitik i den indre by. Man har fået et andet syn på trafikafviklingen i de centrale storbyområder. Specielt gælder dette store motorvejsanlæg, hvor man er blevet mere opmærksom på

de ulemper af miljømæssig art, der følger med disse.

Endelig er der nu — som det er sket på andre områder — foretaget en anden afgrænsning af statens opgaver på vejområdet. Af bemærkningerne til forslaget til lov nr. 312 af 9. juni 1971 om offentlige veje, der fastlagde ny opgave- og byrdefordeling mellem stat og kommuner på vejvæsenets område, fremgår således, at staten skal have ansvaret for det vejnet, der har betydning for fjerntrafikken. I byerne skal staten alene have ansvaret for de veje, der er nødvendige for at opretholde forbindelsen i nettet, men i øvrigt skal staten ikke have veje i de større bycentre.

I konsekvens heraf ophævedes ved lov nr. 290 af 23. maj 1973 bemyndigelsen til at projektører Søringen, som var givet ved loven af 1964. Samtidig blev planerne om en Godsbanering opgivet, jfr. herved betænkning over forslag til lov om visse hovedlandeveisstrækninger, afgivet af folketingets udvalg om offentlige arbejder den 10. maj 1973, hvori udvalget udtaler, at Godsbaneringen ikke bør fremmes. (Folketingstidende 1972-73 B, sp. 1693 ff.).

Under udvalgsbehandlingen af forslaget om ophevelsen af bemyndigelsen til projekteringen af Søringen gav trafikministeren udvalget om offentlige arbejder tilsagn om, at Lyngbyvejens indføring på strækningen mellem Sortedamssøen og Vibenshus Runddel ikke bringes til udførelse som forudsat i 1964-loven. Som det fremgår af folketingsudvalgets betænkning af 10. maj 1973 skulle der alene arbejdes på „at foretage visse kapacitetsforbedrende foranstaltninger på de eksisterende gader fra Vibenshus Runddel mod byens centrale områder med henblik på at skabe en hensigtsmæssig/kapacitetsmæssig balance mellem motorvejen fra Vangede til Vibenshus og gadenettet inden for Søerne“.

Det spørgsmål kan måske rejses, om det er i overensstemmelse med den ved lov om offentlige veje forudsatte opgavefordeling, at staten overhovedet bekoster foranstaltninger på den indre strækning. Da der jo imidlertid er tale om afbrydelse af en motorvej, om hvis anlæg i sin helhed der er truffet bestemmelse ved lov, og som i øvrigt i det store og hele er færdiggjort frem til det punkt, hvorfra videreførelse opgives, bør der af staten foretages en rimelig afslutning af det pågældende anlæg. Dette kræver også hensynet til den vejbestyrelse, der har ansvaret for vejnettet i det pågældende område. På den anden side må vejlovens opgavefordeling betyde, at vejstrækningen, når de fornødne foranstaltninger er foretaget som hovedlandevejsarbejde, nedlægges som hovedlandevej.

I overensstemmelse med det i folketingsudvalget

givne tilsagn er der derefter udarbejdet et projekt, hvori desuden udbygningen af strækningen Hans Knudsens Plads-Vibenshus Runddel som motorgade er opgivet. Projektet har været forelagt folketingsudvalget, der i skrivelse af 3. december 1974 har meddelt, at et flertal af udvalget udtrykker sin villige indstilling over for projektet samt opfordrer til, at der snarest fremsættes forslag til den fornødne ændring af anlægsloven.

Projektet, som der ved nærværende forslag søges bemyndigelse til at udføre, går ud på følgende:

På Hans Knudsens Plads udføres Lyngbyvejen med 2 × 3 vognbaner samt højre- og venstresvingsbaner for trafik til og fra Rovsingsgade 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. Bussporene vil medføre en betydelig lettelse for den kollektive trafik.

På Vibenshus Runddel regnes med et direkte (4-benet) kryds, således at trafikken mellem Lyngbyvej og Nørre Allé føres direkte igennem, medens Øster Allé tilsluttes som sidevej til Nørre Allé. Da den yderste del af Øster Allé nedlægges og kan tillægges Fælledparken, reduceres det samlede Fælledparkareal ikke. Der udføres venstresvingsbaner i Jagtvejsudmundingerne og i Lyngbyvejsudmundingen.

Nørre Allé bevares uændret, idet dog gennemkørslerne i midterrabatten ved Juliane Maries Vej og Borgmester Jensens Allé lukkes.

På Frederik Bajers Plads etableres 3 venstresvingsbaner (mod nu 2) for trafik fra Nørre Allé ind i Tagensvej mod syd.

Tagensvej ombygges på strækningen mellem Frederik Bajers Plads og Blegdamsvej til i alt 2 × 3 vognbaner med cykelstier i begge sider og fortov på sydsiden samt et busspor mod byen. Det nordre fortov udelades, idet der i stedet lægges gangstier ind i Amorparken, hvorved indgrebet i denne kan begrænses til ca. 520 m². I øvrigt kan vejen udbygges inden for det eksisterende vejareal.

Gennem Fredensgade fra Blegdamsvej til Sortedamssø forudsættes ovennævnte profil for Tagensvej videreført suppleret med en midterrabat. På

strækningen mellem Blegdamsvej og Sortedamsø 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 forhandlinger med Københavns kommune, hvorefter det forudsættes vederlagsfrit overdraget til kommunen til anvendelse som „grønt område“.

Fredensbro forudsættes på grund af sin meget dårlige tilstand nedrevet og erstattet af en dæmning med et gennemløb. I dæmningen etableres i øvrigt en stitunnel ved Sortedam Dossering. Der etableres promenader langs dæmningen over Sortedamsø. Ved Østersøgade tilsluttes vejanlægget Sølvgade og Webersgade.

Med gennemførelsen af dette projekt vil kapaciteten øges til 3.200 køretøjer pr. time i hver retning på strækningen nord for Vibenshus og ca. 3.100 køretøjer pr. time i hver retning på Fredensgadestrækningen. På de nævnte to strækninger, som i øjeblikket er de mest kritiske, vil kapaciteten herved blive forøget med ca. 50 pct. i forhold til den nuværende kapacitet.

Til sammenligning hermed skal oplyses, at kapaciteten de samme steder i det oprindelige motorgadeprojekt er beregnet til 8.000 og 7.000 køretøjer pr. retning i timen og i det med Rigshospitalet og Universitetet forhandlede projekt, der blev udarbejdet, efter at en videreførelse i Søringen var opgivet, til henholdsvis 6.000 og 4.000 køretøjer.

Kapaciteten på det nuværende gadenet inden for Søerne er i dag ca. 4.000 køretøjer i timen pr. retning.

Af ovenstående tal ses, at projektet klart ligger inden for de rammer, der er angivet i folketingsudvalgets betænkning af 10. maj 1973.

Kapacitetsforbedringen vil betyde overflytning af trafik fra det øvrige gadenet. Dette vil igen sige, at der vil blive tale om en forøgelse af trafikikkerheden i området som helhed. Udbygningen vil således betyde en aflastning af vejene over Østerbro (Ryvangs Allé linien) og vejforbindelserne mellem det ydre Østerbro og det indre Vesterbro, idet trafikken vil foretrække at køre ad de indre ringgader, især Søgaderne, fremfor at benytte gaderne gennem Nørrebro. Også for de nuværende trafikanter på Lyngbyvejslinien vil der kunne påregnes større sikkerhed.

Forhandlingerne mellem vejdirektoratet og Rigshospitalet og universitetsinstitutterne må nu betragtes som afsluttet, idet det nu fremlagte projekt i langt højere grad end de tidligere projekter tilgodeser de pågældende institutioners interesser.

Efter en forhandling med Københavns magistrat er projektet fremsendt til udtalelse i Københavns kommune.

Projektet vil kunne bringes til udførelse for en udgift af i alt ca. 29 mill. kr. (prisniveau april 1974).

Udgifterne påregnes at fordele sig med halvdelen i 1975-76 og halvdelen i 1976-77.

1964-lovens projekt ville i 1974-priser koste ca. 400 mill. kr. ud over de allerede afholdte 90 mill. kr. Der har i årenes løb været forelagt udvalget om offentlige arbejder en række i forhold til det oprindelige projekt reducerede motorgadeprojekter. Det billigste af disse ville koste ca. 250 mill. kr. ud over de nævnte 90 mill. kr.

II. Optagelse som hovedlandevej af vejstrækning nord for Nakskov, jfr. forslaget § 2 (jfr. bilag).

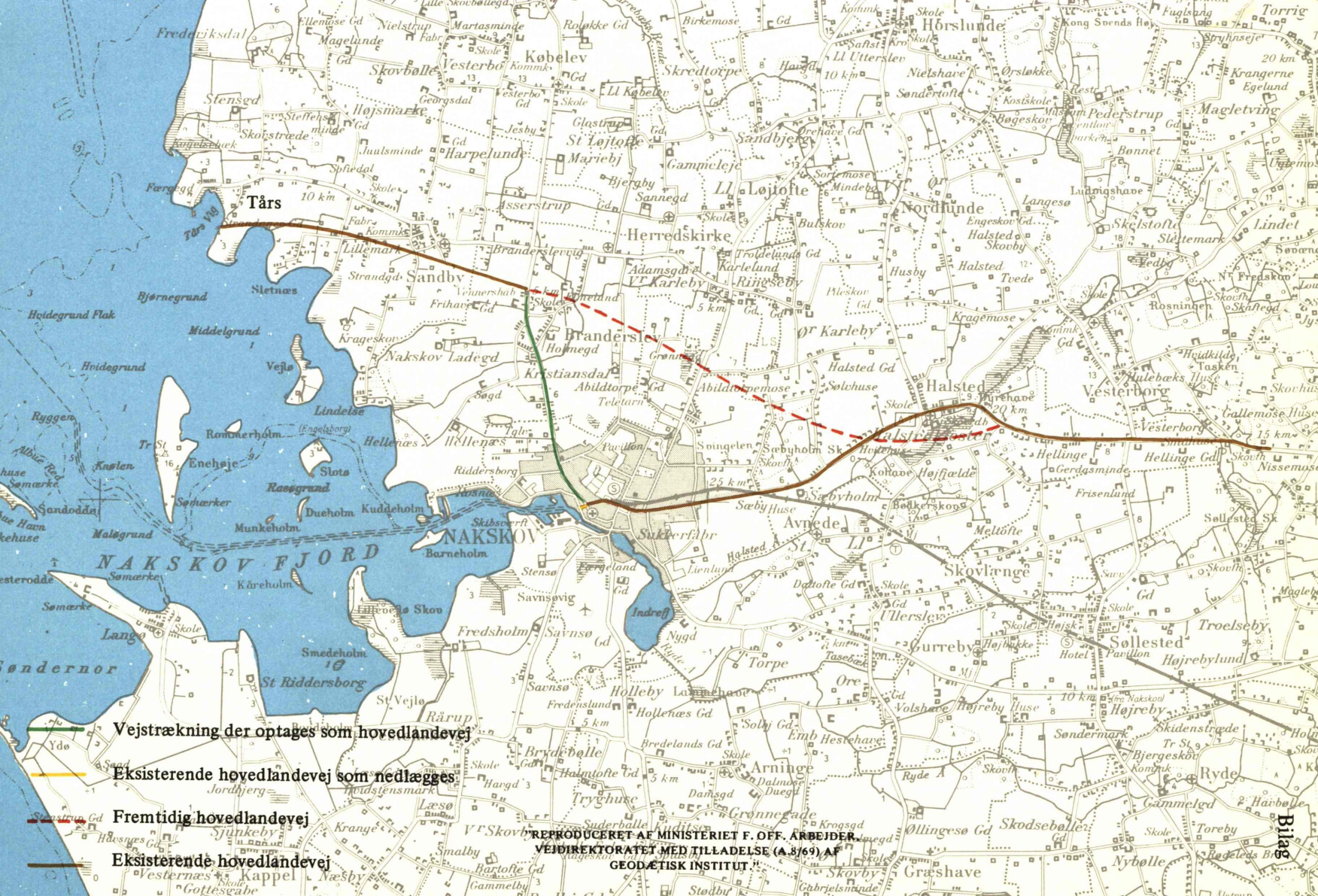
Ved lov nr. 238 af 7. juni 1968 om visse hovedlandeveisstrækninger blev ministeren bemyndiget til at anlægge en færgehavn ved østsiden af Tårs Vig og en hovedlandeveisforbindelse fra færgehavnen til landevejen Nakskov-Tårs ved Branderslev.

Endvidere er ministeren bemyndiget til at lade foretage projektering til forberedelse og sikring af anlæg af en hovedlandevej i forlængelse af den nævnte vejstrækning til hovedlandevej 133, Maribo-Nakskov, øst for Halstedkloster.

Vejstrækningen fra Tårs færgehavn til Branderslov er nu åbnet for trafik, og færgehavnen påregnes taget i brug omkring 1. april 1975. Til brug for færgetraffikkens afvikling i perioden, indtil hovedlandeveisstrækningen fra Branderslev til Halstedkloster er anlagt, foreslås det, at vejstrækningen Vejlegade-Vejlebro-Tårsvej i Nakskov kommune og Storstrøms amtsråds landevej 522 frem til tilslutningspunktet for den nyanlagte hovedlandeveisstrækning ved Branderslev midlertidigt optages som hovedlandevej, således at der fremkommer en sammenhængende hovedlandeveisforbindelse fra motorvejen ved Maribo til den nye færgehavn. Strækningen forudsættes nedlagt som hovedlandevej sammen med den eksisterende hovedlandeveisstrækning fra Halstedkloster til Nakskov, når det nye hovedlandeveysanlæg i henhold til senere derom vedtaget anlægslov er gennemført i sin helhed.

Den eksisterende hovedlandeveisstrækning fra Vejlegade til Nakskov Havn forudsættes i medfør af § 14, stk. 3, i lov om offentlige veje (lovbekendtgørelse nr. 423 af 11. september 1972, som senest ændret ved § 13 i lov nr. 311 af 19. juni 1974) nedklassificeret ved vejdirektoratets foranstaltning.





Tårs

NAKSKOV

Vejstrækning der optages som hovedlandevej

Eksisterende hovedlandevej som nedlægges

Fremtidig hovedlandevej

Eksisterende hovedlandevej

REPRODUCERET AF MINISTERIET F. OFF. ARBEJDER
VEJDIREKTORATET MED TILLÆDELSE (A. 8/69) AF
GEODÆTISK INSTITUT.