

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 gennembrydninger 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 kødannelser. 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-ende - Lersø Parkallé - Universitetsparken - Nørre Allé-Søringen og en østlig ad Jægersborgvej-Smakkegårdsvej-Ryvangs Allé-Strandvænget-Kalkbrænderihavns-gade-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 teknikergruppens 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 Helsingørvejs sydlig endepunkt udføres vejen med 2×3 vognbaner og med lokalkørebane så vidt muligt i nuværende vejs niveau.

Tilslutningerne til Helsingørvejen 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