

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 udflygtssteder i skove og ved badestrande, må tilvebringes 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 vejsystem 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 hovedlandeveysforbindelsen 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 Hareskovken ved Skovbrynet, derefter vest for den nuværende vej i Hareskovken og videre i vestsiden af Nørreskovken 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 x 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