

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 hovedlandeveis anlæg 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 hovedlandeveis anlæg 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