

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 projektore 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 ophævelsen 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 m<sup>2</sup>. 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