

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 trafiksikkerheden 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 Lyngbyvejlinien 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 færgenhavn ved østsiden af Tårs Vig og en hovedlandeveisforbindelse fra færgenhaven 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 færgenhavn til Branderslev er nu åbnet for trafik, og færgenhaven 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 færgenhavn. 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.