

Ændringsforslag.

Af *ministeren for offentlige arbejder*, tiltrådt af *et flertal* (Knud Damgaard (S), Henning Jensen (S), Kampmann (S), Poul Mortensen (S), Otto Mørch (S), Ivar Hansen (V), Holmberg (V), Hovmand (V), Lennart Larson (V), Glensgård (FP), Bach (FP), Bilgrav-Nielsen (RV), Lowzow (KF) og Svend Erik Sørensen (KrF)):

Til § 1.

Den foreslåede affattelse af et nyt *nr. 2* til lovens § 1, *stk. 1*, ændres til:

„2) En udbygning som hovedlandevej af Lyngbyvej—Nørre Allé—Tagensvej—Fredensgade på strækningen fra Hans Knudsens Plads til Sortedamssø. På strækningen Hans Knudsens Plads—Vibenshus Runddel udbygges vejen med 3 vognbaner i hver retning. På den resterende strækning sker der ingen ændring i antallet af vognbaner. Efter udbygningen nedlægges strækningen som hovedlandevej.“

Bemærkninger.

Projektet (L) efter nærværende ændringsforslag går nærmere ud på følgende:

På Hans Knudsens Plads udføres Lyngbyvejen med 2 × 3 vognbaner samt højre- og venstresvingsbaner for trafik til og fra Rovsinggade og Vognmandsmarken. Endvidere foretages en flytning af busterminalen til pladens 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.

På Vibenshus Runddel regnes med et direkte (4-benet) kryds, således at trafikken mellem Lyngbyvej og Nørre Allé føres direkte igennem, medens Østre Allé tilsluttes som sidevej til Nørre Allé. Da den yderste del af Øster Allé nedlægges og kan tillægges

Fælledparken, reduceres det samlede Fælledparkareal ikke.

Nørre Allé bevares uændret med 2 vognbaner mod byen og 3 vognbaner fra byen og med cykelstier og fortove. Gennemkørslerne i midterrabatten ved Borgmester Jensens Allé og Juliane Maries Vej lukkes. Nyt slidlag udlægges i Nørre Allé.

Frederik Bajers Plads bevares uændret, nyt slidlag udlægges.

Tagensvej bevares uændret med 2 × 2 vognbaner, busspor mod byen og med cykelstier og fortove. Nyt slidlag udlægges, og sporvognsskinner fjernes.

Blegdamsvejskrydset ombygges til 2 × 2 vognbaner gennem krydset, 1 højre- og 1 venstresvingsbane i Tagensvej og Fredensgade. Der etableres busspor gennem krydset i begge retninger. Det bemærkes, at antallet af vognbaner i Tagensvej ved krydset i øvrigt er uændret i forhold til eksisterende vej. Der foretages ikke indgreb i Amorparken, bortset fra en forlægning af fortovet ind i parken på en strækning af ca. 30 m. Denne forlægning skyldes etablering af busspor gennem krydset.

Fredensgade fra Blegdamsvej til Øster Søgade udbygges til 2 × 2 vognbaner med en smal midterrabat, busspor og cykelstier og fortove. På strækningen mellem Blegdamsvej og Sortedams Sø 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 forhandling med Københavns kommune, hvorefter det forudsættes vederlagsfrit overdraget til kommunen til anvendelse som „grønt område“.

Fredensbro forudsættes på grund af sin dårlige tilstand nedrevet og erstattet af en dæmning med et gennemløb. I dæmningen etableres i øvrigt en stitunnel ved Sortedam Dossering, således at passerende i fremtiden ikke skal op over den befærdede gade. Der etableres promenader langs dæmningen over Sortedams Sø i niveau med de eksisterende promenader langs Søerne og i sammenhæng med disse. Ved Øster Søgade tilsluttes vejanlægget Sølvgade og Webersgade.

Fredningsnævnet for København har udtalt, at bygning af dæmning, der ikke giver