

[Ministeren for offentlige arbejder.]

På den jyske motorvej fra Grænsen til Åbenrå Nord igangsættes jordarbejder i foråret 1975.

Endvidere er på den jyske motorvej fra Nr. Stenderup til Vejle Nord enkelte mindre broarbejder igangsat. Vejlefordbroen er udbudt, og der afholdes licitation i april 1975.

Endelig er på den jyske motorvej fra Skanderborg til Århus igangsat jordarbejder og broarbejder.

Jeg skal herefter knytte nogle bemærkninger til lovforslaget om Lyngbyvejsprojektet.

Som nærmere omtalt i lovforslagets bemærkninger er der, siden folketinget i 1964 vedtog loven om bl. a. udbygning af Lyngbyvejen som motorvej med indføring af vejen som motorgade frem til Sortedamssø, på flere punkter sket væsentlige ændringer i de forudsætninger, der lå til grund for anlægslovens vedtagelse.

Dette gælder både de trafikale forudsætninger — trafikken har i de sidste år været faldende — og indstillingen til trafikafviklingen i byområder, hvor man har fået øjnene mere op for de miljømæssige ulemper ved store motorvejsanlæg i byerne. Endelig forudsætter den ny vejlov, at staten kun skal have ansvaret for de veje, der bærer fjerntrafik. I konsekvens af disse ting har man opgivet Søringprojektet, der stod i nøje forbindelse med Lyngbyvejens indføring som motorgade.

Nu står vi jo imidlertid i dag i den situation, at vi har Lyngbyvejen færdiganlagt som motorvej helt ind til Hans Knudsens Plads, og det må derfor være en naturlig opgave at få en rimelig afslutning på dette vejanlæg afstemt efter de nu foreliggende behov. Det er også sådanne synspunkter, der ligger bag de udtalelser om Lyngbyvejsprojektet, som blev afgivet af folketingets udvalg om offentlige arbejder i maj 1973 i den betænkning, der er omtalt i bemærkningerne til lovforslaget. Det skal i denne forbindelse understreges, at den løsning, der nu fremlægges med nærværende lovforslag, efter min opfattelse må betragtes som en endelig afslutning af det statslige engagement i Lyngbyvejens indføring. Enhver tale om skjulte ønsker om senere genoplivelse af motorgadeprojektet, herunder af det alle-

rede skrinlagte Søringprojekt, bør nu efter min opfattelse forstumme.

Det projekt, der oprindeligt blev udarbejdet i overensstemmelse med loven fra 1964, omfattede en tunnel fra Hans Knudsens Plads til Vibenshus Runddel med 2 × 3 motorgadespor og lokalgader over tunnelen i gadeniveau. På strækningen fra Vibenshus Runddel til Sortedamssø var forudsat en 2 × 3 sporet motorgade (på strækningen nærmest Sortedamssø dog 2 × 2 spor) delvis nedgravet og med lokalgader. Motorgadesporene var påregnet fortsat i en semimotorgade i Søringen.

Projektet ville i 1974-priser koste ca. 400 mill. kr. ud over de 90 mill. kr., der allerede er investeret i strækningen, og have en samlet kapacitet pr. retning på mellem 8.000 køretøjer pr. time ved Hans Knudsens Plads og 7.000 køretøjer pr. time ved Sortedamssø.

Dette projekt ville medføre, at en stribe af Fælledparken og næsten hele Amorparken blev inddraget til vejformål.

Efter det nu foreliggende projekt skal der på den indre strækning fra Hans Knudsens Plads til Sortedamssøen kun ske en beskeden udbygning af de eksisterende gader med helt minimale indgreb i områderne langs vejen. Dette projekt omfatter en 2 × 3 sporet niveaugade på hele strækningen til en restudgift på ca. 30 mill. kr. Kapaciteten vil ligge på omkring 3.000 køretøjer pr. time pr. retning for hele strækningen mod ca. godt 2.000 nu.

Med dette projekt undgås næsten helt indgreb i Amorparken, medens Fælledparkens areal ikke formindskes, men gennemskæres på en anden måde ved Vibenshus Runddel. Projektet vil i øvrigt også, set i relation til forholdene på strækningen i dag, betyde en miljømæssig forbedring. Dette gælder ved Søerne med de forudsatte promenader langs dæmningen og gennemførelsen af promenaden langs Sortedamssøeringen gennem dæmningen. Det gælder endvidere særligt strækningen fra Søerne til Blegdamsvej, hvor der etableres parkanlæg langs nord-siden af vejen. Som nævnt i bemærkningerne, vil projektet også betyde en trafiksanering og dermed en forøgelse af trafikikkerheden i området som helhed.

Det har været fremført, at kapaciteten på 3.000 køretøjer kunne opnås ved et 4-spo-