

Bemærkninger til lovforslaget

I henhold til § 14, stk. 1 i lov om offentlige veje, jf. lovbekendtgørelse nr. 532 af 20. juni 1994, bestemmes det ved særlig lov, hvilke offentlige veje der skal være hovedlandeveje, og hvilke nye hovedlandeveje, der skal anlægges. Nedlæggelse af offentlige veje som hovedlandeveje sker ligeledes ved lov.

1. Indledning

I december 1992 indgik Trafikministeriet, Finansministeriet og Københavns Amt en principaftale med forbehold for amtsrådets godkendelse om at gennemføre fire større vejanlæg i Hovedstadsområdet. Aftalen omfattede udbygning af Helsingørmotorvejen og Motorringvejen og nyanlæg af 1. etape af Tværvej og 1. etape af Frederikssundsmotorvejens forlængelse. Disse anlæg indgik ligeledes i regeringens overordnede trafikplan, Trafik 2005.

Københavns Amtsråd har i marts 1994 meddelt, at principaftalen ikke kunne opnå amtsrådets tilslutning. Aftalen bortfaldt hermed.

Trafikministeren har herefter undersøgt mulighederne for at løse nogle af de mest presserende problemer for vejtrafikken i hovedstadsområdet finansieret med de midler, der var afsat til statens andel i den ovenfor omtalte samfinansieringsaftale.

På denne baggrund forudsættes gennemført følgende projekter:

- 1) Udbygning fra 4-sporet til 6-sporet profil af Helsingørmotorvejen på strækningen Øverødvej-Jægersborg
- 2) Anlæg af 1. etape af Tværvej som 2-sporet motortrafikvej
- 3) Udbygning fra 4-sporet til 6-sporet profil af Amagermotorvejen fra Gl. Køge Landevej til Tårnbymotorvejen
- 4) Indførelse af trafikinformatik, som kan forbedre trafikafvikling og trafikikkerhed på motorvejene i hovedstadsområdet, fortrinsvis på Motorringvejen.
- 5) Etablering af støjafskærmning langs nogle af de mest støjbelastede hovedlandevejsstrækninger.

Med nærværende lovforslag søges anlægsbemyndigelse til de to førstnævnte projekter, Helsingørmotorvejen og Tværvej.

I forbindelse med gennemførelsen af Tårnbymotorvejen, der som et led i Øresundsforbindelsens landanlæg påregnes åbnet i 1997, bliver der trafikalt behov for at udvide Amagermotorvejen til 6 spor på strækningen fra Gl. Køge Landevej til Tårnbymotorvejen. Amagermotorvejen er forberedt for udvidelse til 6 spor, idet udvidelsen var forudsat i anlægsloven (Lov nr. 321 af 10. juni 1976).

Udvidelsen på Sjællands-siden skal foretages ind mod vejmidten, idet midterrabatten er udlagt med en bredde passende til dette formål. Udvidelsen på broerne over Kalvebodløbet skal ske alene ved en ændret afstribning af de eksisterende brodæk. På Amager-siden skal udvidelsen foretages ud mod vejsiderne, men inden for den eksisterende vejdæmning.

Kapacitets- og sikkerhedsproblemerne på især Motorringvejen, men også på øvrige veje i hovedstadsområdet, søges reduceret ved indførelse af trafikinformatik. Dette betyder, at der ved hjælp af moderne teknologi opsamles data om trafikken hastighed og sammensætning. Oplysningerne databehandles og benyttes som grundlag for at give trafikanterne information om trafiksituationen ved hjælp af variable skilte f.eks. med angivelse af vejledende maksimalhastighed – og via trafikradio. Selvom vejenes fysiske kapacitet ikke ændres, forventes der med de omtalte foranstaltninger opnået forbedringer i form af en mere glidende og sikker trafikafvikling.

Udvælgelsen af de strækninger, hvor der skal etableres støjafskærmning, vil ske med udgangspunkt i Vejdirektoratets støjkortlægning, der forventes afsluttet i løbet af 1995.

Lovforslaget omfatter endvidere bemyndigelse til anlæg af en omfartsvej i Viborg Syd.

1.1. Helsingørmotorvejen

Helsingørmotorvejen på strækningen fra Lyngbyvej til Hørsholm er Danmarks ældste motorvejsstrækning åbnet i 1956.

Strækningen udgør sammen med Motorringvejen vest om København den overordnede ringvejsforbindelse uden om København og indgår i Europavejsruterne E 47, Helsingør-Rødby, og E 55, Helsingør-Gedser.