

## Forslag

til

### Lov om visse hovedlandeveisstrækninger.

Fremsat den 15. marts 1967 af *ministeren for offentlige arbejder*.

§ 1. Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til at foretage projektering til forberedelse og sikring af anlæg af følgende hovedlandeveisstrækninger udbygget som motorveje med de fornødne tilslutninger til det eksisterende vejnet:

1. En hovedlandevej i forlængelse af Helsingørvejen fra dennes endepunkt ved Brønsholm til Helsingør købstads grænse.
2. En hovedlandevej fra Helsingørvejen i nærheden af Brønsholm vest om Farum og Høje Tåstrup til et punkt vest for Kildebrønde.
3. En hovedlandevej fra Farum vest om Hillerød til området ved Hemmingstrup.
4. En hovedlandevej fra motorringvejen ved Ejby til området øst for Frederikssund.
5. En hovedlandevej fra Ringvej B 4 ved Klovtofte til omfartsvejen nord om Hedehusene ved Kallerup.
6. En hovedlandevej fra Skovse i forlængelse af den som motorvej anlagte hoved-

landevej, Halsskov-Skovse, nord om Sorø og Ringsted med tilslutning ved Ølby til den under udbygning værende hovedlandeveisstrækning København-Ølby.

§ 2. Ministeren bemyndiges til at foretage projektering til forberedelse og sikring af anlæg af hovedlandevej fra den i § 1, nr. 1, nævnte hovedlandeveisstrækning til planlagt ny statsbanefærgeshavn i Helsingør.

§ 3. Såfremt der i tiden, indtil lovforslag til de i §§ 1-2 nævnte anlæg kan være udarbejdet og vedtaget, projekteres eller udføres bebyggelse eller andre foranstaltninger, der skønnes at ville vanskeliggøre eller væsentligt fordyre en senere gennemførelse af anlæggene, kan ministeren erhverve de arealer m. v., der er fornødne til anlæggenes gennemførelse.

*Stk. 2.* Erhvervelsen kan om fornødent ske ved ekspropriation efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

### Bemærkninger til lovforslaget.

I henhold til § 1 i lov nr. 199 af 31. maj 1963 om hovedlandeveje bestemmes det ved særlig lov, hvilke nye hovedlandeveje der skal anlægges, hvilke bestående veje der skal omklassificeres til hovedlandeveje, og hvilke hovedlandeveisstrækninger der skal anlægges eller udbygges som motorveje. I henhold til § 12 i loven sker nedlæggelse af offentlige veje som hovedlandeveje ligeledes ved lov.

Min. f. off. arbejder, vejdir., j. nr. 2-00-00-01.

Det er tanken fra og med dette lovforslag så vidt muligt at søge forslag af den nævnte art, der ønskes forelagt folketinget i samme folketingsår, fremsat i ét samlet lovforslag.

Udgifterne ved de i dette lovforslag omhandlede foranstaltninger vil i henhold til hovedlandeveisloven være at afholde af vejfonden.

Om anlæggene af de forskellige vejstrækninger

vil der senere blive forelagt særlige lovforslag, der tillige forudsættes at tage stilling til spørgsmålet om nedlæggelse af eksisterende hovedlandeveisstrækninger, der erstattes af et i nærværende lovforslag omhandlet hovedlandeveisanlæg.

Det er muligt, at de viste linier samt de angivne tilslutningsanlæg må forskydes noget ved den videre projektering, og at tilslutningsanlæggenes antal må ændres.

Det er en selvfølge, at man, forinden anlægslov forelægges folkettinget, under den videre projektering vil forhandle projekterne med de amts- og bykommunale myndigheder samt med frednings- og skovmyndighederne.

### I. Motorveje i Nordsjælland og Københavns Vestegn, jfr. forslaget § 1, nr. 1-5.

Disse motorveje er alle nærmere beskrevet i vejdirektoratets rapport om det fremtidige vejsystem i Nordsjælland af september 1963. Med hensyn til de øvrige i rapporten omhandlede motorveje foreligger der anlægslov for så vidt angår motorvejen vest om København, Lyngbyvejen og vejstrækningen fra Borup Plads til Fårup, jfr. lov nr. 166 og 167 af 27. maj 1964.

Det er i rapporten forudsat, at de i nærværende lovforslag omhandlede motorveje i Nordsjælland skal være færdiganlagt i 1980.

Imidlertid må det konstateres, at de hidtidige økonomiske rammer ikke har tilladt det i rapporten foreslåede anlægsprogram igangsat i den forudsatte takt. Den i rapporten prognostiserede trafikudvikling er derimod forløbet hurtigere end forudsat. Allerede i 1965 var det trafikalt, der var regnet med i 1968, på hovedlandevejen til Helsingør (A 3) nord for Helsingørmotorvejens nuværende endepunkt ved Brønsholm overskredet, og trafikken i 1966 har også været stadig stigende. Noget tilsvarende gælder for de øvrige vejlinier i området.

Den stærke udvikling i Nordsjælland har gjort det overordentligt påkrævet, at de i lovforslaget omhandlede motorvejslinier snarest sikres ved byggeliniepålæg, og dette forudsætter et ret omfattende projekteringsarbejde. En sådan byggeliniesikring har først og fremmest til formål at sikre, at der ikke sker ny bebyggelse eller lignende i de fremtidige motorvejslinier, men byggeliniepålægget og den videre projektering af de enkelte motorveje er også af overordentlig stor betydning for byplanlægningen i de enkelte kommuner.

Den kraftige udvikling i Nordsjælland har medført, at der ved projekteringen af de nye motor-

vejsstrækninger i området bør tages hensyn til, at betydelige strækninger formentlig bør anlægges med mere end fire spor. Det påregnes, at der i forbindelse med projekteringsarbejdet for de enkelte strækninger skal foretages en nøjere analyse af, hvilket tværprofil der bliver nødvendigt for den pågældende strækning.

Der er enighed mellem vedkommende amtsråd og ministeriet om linieføringen for de forskellige veje.

Linieføringen har for størsteparten af vejenes vedkommende været drøftet med frednings- og skovmyndighederne, bl. a. i forbindelse med udarbejdelse af Nordsjællandsrapporten.

De samlede projekteringsudgifter skønnes at ville blive ca. 10 millioner kr.

Herudover vil der blive tale om udgifter til ejendomserhvervelser i forbindelse med sikring af linierne, men det er vanskeligt at give noget skøn over, hvad udgifterne her vil beløbe sig til.

Efter hidtidige erfaringer vil udgifterne dog sandsynligvis blive af begrænset omfang.

#### *Hovedlandevej fra Brønsholm til Helsingør.*

Vejen påregnes anlagt som motorvej i fortsættelse af Helsingørvejen ved Brønsholm til Helsingør købstads grænse, hvor den får forbindelse til nuværende hovedlandevej A 3 til Helsingør havn og til den under forslaget § 2 omhandlede vej til den planlagte nye statsbanefærghavn.

Helsingørvejen (tidligere Hørsholmvejen), der i henhold til loven af 1942 er anlagt som motorvej, blev åbnet for trafik i 1956.

I rapporten er der nærmere redegjort for, hvorledes motoriseringens vækst og befolkningsudviklingen i Nordsjælland vil medføre, at der for en tilfredsstillende trafikbetjening af eksisterende og planlagte bebyggelser — herunder sommerhusområder — samt stærkt besøgte udflygtssteder i skove og ved badestrande må tilvejebringes mindst 3 radialveje med meget betydelig kapacitet, d. v. s. motorveje, henholdsvis i den vestlige, den midterste og den østlige sektor.

Den foreslåede linieføring er følgende, jfr. bilag 1:

Fra Helsingørvejens endepunkt i ruderianlægget ved landevejen Rudeskov-Fredensborg, syd for Brønsholm, forløber linien nordøst om Brønsholm og Vejenbrød, vest om Niverød, øst om Langstrup, skærende hovedlandevej A 3, videre mod nord og nordøst, skærende Nordbanen vest for Mørdrup trinbræt og endende ved Helsingør købstads grænse.

Ved fastlæggelsen af linieføringen for motorvejen på strækningen fra Mørdrupvejen til Helsingør købstads grænse er der taget hensyn til, at motor-

vejen ved eventuel etablering af en fast nordlig Øresundsforbindelse — i Højstrup-Sofierolinien — på en naturlig måde kan forlænges mod nord til denne. Dette er anskueliggjort ved en rød punkteret linie på bilag 1.

Ved at føre motorvejen i en bue nord for hovedlandevej A 3, Kongevejen, umiddelbart før Helsingør købstads grænse, opnår man, at Kongevejens linieføring ikke bliver ændret, at tilslutningen af en motorvej til en eventuel nordlig Øresundsbro kan finde sted på en enkelt og hensigtsmæssig måde, samt at Skovgård-området og Rørtang-Borupgård-området hver kan få en direkte adgangsvej til Kongevejen.

Længden af den af lovforslaget omfattede motorvejstrækning udgør ca. 15 km.

*Hovedlandevej fra Brønsholm vest om Tåstrup til Køge Bugt-området.*

Den skitserede motorvejslinie (Ringvej B 5) er følgende, jfr. bilag 1:

Fra et punkt på Helsingørvejen ved Brønsholm mod vest-sydvest, nord om Kettinge, gennem den sydlige del af Tokkekøb hegn, nord om Blovstrød, syd om Allerød, gennem Ravnsholt skov og skærende den nedenfor omtalte motorvejstrækning fra Farum vest om Hillerød til Hemmingstrup i Høveltsvang, videre mod sydvest over Mølleådalen og gennem den nordvestligste del af Ganløse Orned ved Nyvang, hvorfra linien drejer mod syd, øst om Ganløse, vest om Knardrup, øst om Veksø og vest om Sengeløse og Høje Tåstrup til et punkt vest for Kildebrønde. Herfra skal linien føres videre mod syd til forbindelse med Vest- og Sydmotorvejene, men i dette område er linieføringen endnu ikke nøjere undersøgt.

Ringvej B 5 skal bl. a. tjene til forbindelse mellem de nye bymæssige bebyggelser i området mellem Hørsholm og Helsingør, de vestlige og nordvestlige byudviklingsområder i Københavnseggen og bebyggelsen i Køge Bugt-området, herunder de nye centre i nærheden af Hundige og i Høje Tåstrup, samt betjene fjerntrafik fra Sverige til disse områder og videre ud over Sjælland.

Endvidere skaber Ringvejen motorvejsforbindelse fra både Helsingør og Hillerød til Roskilde. En sådan ydre ringforbindelse vil tjene til aflastning af de inden for denne ring liggende strækninger af de store radialveje samt af de indre ringsvejsforbindelser, bl. a. motorringvejen vest om København.

Længden af den af lovforslaget omfattede motorvejstrækning fra Brønsholm til vest for Kildebrønde udgør ca. 38 km.

*Hovedlandevej fra Farum til Hemmingstrup.*

Anlægget af en hovedlandevej fra Borups Plads til Farum, hvoraf blandt andet strækningen nord for Hulgårdsvej udbygges som motorvej, indgik som ovenfor anført i lov nr. 167 af 27. maj 1964 om anlæg af visse hovedlandeveje i og ved København. Anlægget af denne hovedlandevej påregnes at være afsluttet 1970-71.

Den nu skitserede motorvejslinie er i overensstemmelse med de i bemærkningerne til forslaget til loven af 27. maj 1964 angivne retningslinier, idet dog motorvejen nu foreslås videreført fra Kagerup øst om Helsingør til området ved Hemmingstrup, hvor den forgrenes i en forbindelsesvej til Rågeleje og en forbindelsesvej til Gilleleje.

Den foreslåede linieføring er følgende, jfr. bilag 1:

Fra „et punkt nord for Farum“ forløber linien mod nordvest og nord, syd om Bregnerød gennem Lille Ravnsholt skov, sydvest om Lyngø Overdrev, øst om Kollerød, gennem den sydvestlige del af Brødeskov, øst om Nørre-Herlev, øst for Freerslev Hegn, vest om Hillerød, vest for Gribskov, vest for Kagerup og Nellerød, øst for Valby hegn — og afsluttes omkring Hemmingstrup, hvorfra der forudsættes skabt nye vejforbindelser til nordkysten som ovenfor anført.

Længden af hele motorvejstrækningen udgør ca. 28 km.

*Hovedlandevej fra motorringvejen ved Ejby til Frederikssund.*

Den skitserede motorvejslinie er i princippet i overensstemmelse med Nordsjællandsrapporten, men linieføringen er dog foreslået ændret således, at motorvejen føres syd om Ølstykke, hvorved der bliver skabt en bedre forbindelse til de nye byudviklingsområder ved Jyllinge.

Endvidere er der foreslået et noget østligere endepunkt af motorvejen ved landevejen Slangerup-Frederikssund, for at man ved vejens fortsættelse mod nord mod Frederiksværk og Hundested som almindelig 4-sporet vej kan passere det ret brede område med blød bund omkring Græse å på det mest gunstige sted.

Den foreslåede linieføring er følgende, jfr. bilag 1:

Fra motorringvejen ved Ejby syd om Harrestrup, nord om Ledøje og syd om Veksø, Stenløse og Ølstykke, nordøst om Svstrup, øst om Lille-Rørbæk, vest om Store-Rørbæk, vest for Oppe-Sundby trinbræt, videre mod nord øst for Oppe-Sundby og endende ved landevejen Slangerup-Frederikssund øst for Frederikssund.

Herfra tænkes vejlinien fortsat i en 4-sporet

vej til afløsning af den nuværende landevej Frederikssund-Kregme med tilslutning til hovedlande-vejen Hillerød-Frederiksværk-Hundested ved Kregme. Ved Frederikssund bliver der desuden mulighed for forbindelse til en påtænkt ny bro til Hornsherred.

En nøjere undersøgelse af mulighederne for vejens indføring i København er endnu ikke foretaget, men forudsættes at finde sted i samarbejde med Københavns amtsråd og Københavns kom- mune.

Længden af den pågældende motorvejsstrækning udgør ca. 30 km.

#### *Hovedlandevej fra Klovtofte til Kallerup.*

Den foreslåede linieføring er følgende, jfr. bilag 1:

Fra det forudsatte udfletningsanlæg umiddelbart øst for Vridsløsemaglevej mellem Ringvej B 4 og Vestmotorvejens nordlige gren ved Klovtofte gående mod vest, omtrent parallelt med Roskildevej, nord om Baldersbrønde med tilslutning til den anlagte motorvej nord om Hedehusene øst for Kallerupvej.

Sidstnævnte motorvej blev anlagt med vejfunds-tilskud og åbnet for trafik i 1960, medens Ringvej B 4 blev optaget på ministeriets vejplan i 1962. Vestmotorvejens nordlige gren er vedtaget af det af ministeriet nedsatte udvalg vedrørende vejplan- lægning i Storkøbenhavn m. v. også inden hoved- landeveislovens ikrafttræden 1. april 1964. Begge disse sidste veje indgår i det planlagte motorvejs- system i Københavns Vestegn.

Længden af den pågældende motorvejsstrækning udgør ca. 7 km.

#### **II. Motorvej fra Skovse til Ølby, jfr. forslagets § 1, nr. 6.**

Vejen er led i motorvejsforbindelsen mellem Halsskov og København, Vestmotorvejen. Vest-

motorvejen er allerede anlagt fra Halsskov til Skovse, medens strækningen fra København langs Køge Bugt til Ølby er under anlæg og forventes færdig i 1970.

Strækningen fra Skovse til Ølby forbinder således disse to strækninger.

Sorø, Roskilde og Præstø amtsråd er enige i linieføringen.

Den foreslåede linieføring er følgende, jfr. bilag 2:

Fra Skovse i fortsættelse af motorvejen fra Halsskov nord om Sorø og Ringsted omtrent paral- lelt med landevejen Køge-Ringsted til Ølby, hvor den tilsluttes den ovenfor nævnte motorvejsstræk- ning mod København.

Projekteringsomkostningerne ved dette anlæg anslås til ca. 5 millioner kr.

Vejens længde er ca. 47 km.

#### **III. Hovedlandevej fra ny motorvej Brønsholm- Helsingør til ny færgehavn i Helsingør, jfr. forslagets § 2.**

Formålet med denne vej er at skaffe forbindelse fra motorvejen København-Helsingør og fra den nuværende hovedlandevej til Helsingør til den pro- jekterede nye statsbanefærgehavn syd for den eksisterende færgehavn i Helsingør. Vejen vil endvidere få forbindelse med Strandvejen og der- med tillige give adgang til den nuværende Helsingør havn.

Vejen påregnes udført som facadeløs 4-sporet vej med midterrabat. Skæringen med andre veje samt med Kystbanen forudsættes at skulle ske ude af niveau.









Frederiksborg amtsråd og Helsingør byråd er enige i linieføringen.

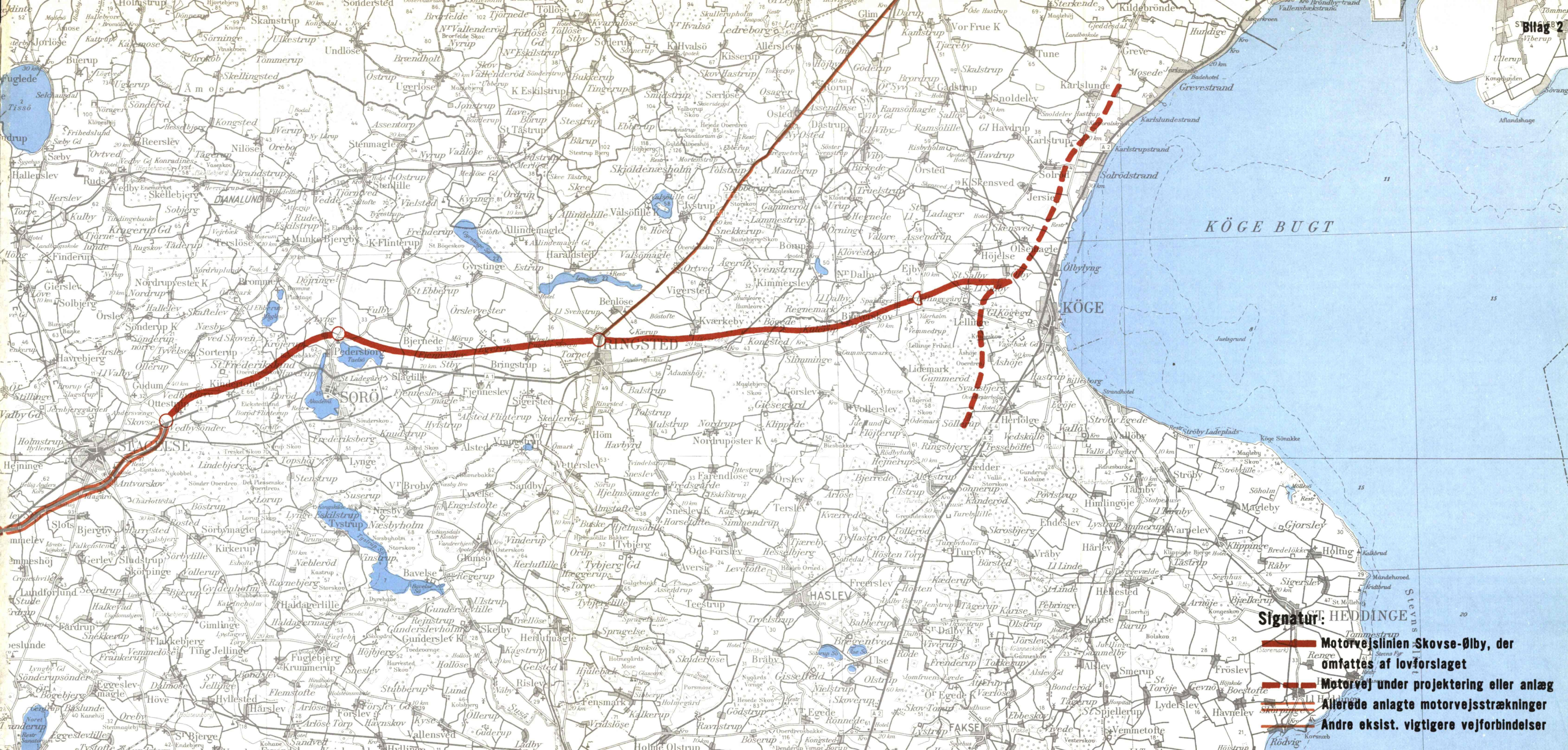
Projekteringsudgifterne er anslået til 0,5 mill. kr.

Vejens længde er ca. 4 km.



**Signatur:**

-  Motorvejslinier, der omfattes af lovforslaget
-  Motorvej under projektering eller anlæg
-  Ny hovedlandevej ved Helsingør, der omfattes af lovforslaget
-  Allerede anlagte motorvejsstrækninger
-  Andre eksist. vigtigere vejforbindelser
-  Påtænkte vejforbindelser
-  Ringmotorvej B5 mod syd
-  Fortsættelse af Helsingørmotorvejsforbindelse til evt. Øresundsbro



- Signatur: ST. HEDDINGE**
- Motorvejslinien Skovse-Ølby, der omfattes af lovforslaget**
  - Motorvej under projektering eller anlæg**
  - Allerede anlagte motorvejsstrækninger**
  - Andre eksist. vigtigere vejforbindelser**