

## Forslag

til

### Lov om ændring af lov om visse hovedlandevejsanlæg i og ved København.

Fremsat den 5. december 1969 af *Ivar Nørgaard, Falk Hansen, Horn, J. O. Krag, Niels Matthiasen og Helge Nielsen.*

I lov nr. 167 af 27. maj 1964 om visse hovedlandevejsanlæg i og ved København foretages følgende ændringer:

1. § 3 affattes således:

„§ 3. Ministeren bemyndiges til at foretage fornøden projektering til forberedelse af anlæg af hovedlandeveje fra Fredensbro til Gl. Kongevej, herunder de fornødne tilslutningsanlæg til de i § 1, stk. 1, og § 2 omhandlede hovedlandevejsanlæg. Endvidere bemyndiges ministeren til at anlægge den sydlige indføring af Vestmotorvejen over Avedøre Holme og gennem Kalveboderne i stedet for den hidtil planlagte linjeføring

gennem Engstrand Allé. Ved projekteringen må mulighederne for gennemførelse af den kommende motorvejsforbindelse til Amager og Sverige sikres på strækningen over Avedøre Holme.“

2. Efter § 4 indsættes som ny paragraf:

„§ 5. Ministeren bemyndiges til at træffe nærmere aftale med kommunalbestyrelserne i Glostrup og Hvidovre om den fremtidige anvendelse af de i henhold til § 4 i Glostrup og Hvidovre kommuner erhvervede arealer.“

§ 5 og § 6 bliver herefter § 6 og § 7.

### Bemærkninger til lovforslaget.

Lovforslaget er en genfremsættelse af et i forrige samling fremsat forslag, der blev fremsat den 4. juni 1969 (F. F. sp. 7534, tillæg A 5221). Forslaget kom ikke til 1. behandling.

Den sydlige gren af Vestmotorvejens indføring i København er et udpræget eksempel på, at udviklingen truer med at løbe fra os, og at man i hvert fald med hensyn til planlægningen har svært ved at komme foran udviklingen.

I sin oprindelse var tanken om en sådan indføring fremsynet. Den gjorde op med de første planer om at klare sig med en enkelt indføring fra vest til hovedstaden, og den skabte forståelse for, at det er vigtigere at søge at sprede fremtidens motortrafik over

en serie af kapacitetsstærke nye indføringer fremfor at udbygge en enkelt gammel landevej til motorvejsnet.

Siden det første forslag til den nye vej blev tegnet, har bebyggelsen langs med vejen udviklet sig, og — fremfor alt — er motorvejstrafikken blevet til noget helt andet, end man troede for bare 10-15 år siden. Kravene til den byplanmæssige standard af nybyggeriet er blevet større, og det samme gælder kravene til motorvejsanlæggene og til motortrafikkens hurtige afvikling.

Set med nutidens øjne fremtræder de foreliggende planer for den sydlige Vestmotorvejs indføring derfor i dag som umoderne både trafikalt og byplanmæssigt. Når det betænkes, at fremtidens krav vil blive

endnu større, synes det tvingende nødvendigt, at der nu sker en revision af planerne — og af de forudsætninger, der ligger til grund for dem. Den foreliggende plan til indførelse af Vestmotorvejens sydlige gren i København deler sig i 2 afsnit:

Indføringens 1. afsnit udgår fra udfletningsanlægget ved Motorringvejen vest for Vestenceinten og forløber gennem Avedøre og Hvidovre til Kalveboderne via Engstrand Allé. Dette afsnit er omtalt i bemærkningerne til forslag til lov om udbygning af motorvejen vest om København (lov nr. 166 af 27. maj 1964), hvori det hedder, at *linjeføringen er sikret af Københavns amtsråd ved byggeplanlægning i henhold til § 41 i vejbestyrelsesloven*.

Indføringens 2. afsnit udgår fra Engstrand Allé og forløber gennem Scandiagade og Enghavevej til Sdr. Boulevard. Dette afsnit omhandles i lov om visse hovedlandejevsanlæg i og ved København (lov nr. 167 af 27. maj 1964), hvori ministeren bemyndiges til at foretage fornøden projektering til forberedelse af anlæg af vejen.

#### *Indføringens 1. afsnit.*

På strækningen mellem Vestenceinten og Kalveboderne vil der efter det foreliggende projekt blive tale om følgende *tilslutninger*:

En rampe *mod vest* fra krydset Avedøre Havnevej-Gl. Køge Landevej (derimod ingen afkørselsmulighed *fra vest*).

Ramper *mod øst* dels fra Gl. Køge Landevej vest for Avedøre Havnevej, dels fra Hvidovrevej.

Endelig en rampe *fra øst* til Gl. Køge Landevej øst for Hvidovrevej.

Den *betjening*, motorvejsanlægget giver Hvidovres sydlige del, består i en tilfredsstillende forbindelse til og fra København og mod vest, mens trafik fra vest enten må forlade motorvejen vest for Vestenceinten eller benytte Vestmotorvejens nordlige gren. Noget tilsvarende gælder for industri kvarteret Avedøre Holme.

I denne sammenhæng må det understreges, at tilslutningernes beliggenhed vil skabe *komplikationer for trafikafviklingen* inden for området. Rampernes placering, dels ensidigt fra Gl. Køge Landevej, dels tæt ved et stærkt belastet kryds og endelig udgående fra en sekundær vej, vil således skabe en uønsket omvejskørsel. Dette er særlig ubel-

digt, fordi en tung og tæt trafik fra Industri kvarteret Avedøre Holme i fremtiden vil blive tvunget til at køre ad den lokale vej, Hvidovre Enghavevej, for at komme til motorvejsrampen mod København.

Mere alvorligt er det, at visse af de foreslåede anlæg næppe vil kunne udføres på trafikteknisk betryggende måde. Ved tilslutningen til Gl. Køge Landevej af rampen fra øst ved Hvidovrevej vil flettestrækningen blive uforsvarlig kort (for trafik fra motorvejsrampen mod vest og trafik fra Gl. Køge Landevej mod nord ad Hvidovrevej). Det bør også nævres, at rampen mod vest, som svarer til selve krydset Gl. Køge Landevej-Avedøre Havnevej, vil give anledning til store orienteringsmæssige vanskeligheder for trafikanterne. Under alle omstændigheder må det påregnes, at disse forhold vil være *hæmmende for trafikafviklingen* og sandsynligvis også give anledning til betragtelig *risiko for ulykker*.

Indføringens 1. afsnit har en række *øjnefaldende byplanmæssige ulemper*. I Avedøre gennemskærer den et eksisterende villakvarter syd for den kommende Avedøre station og berøver herved dette område dets sammenhæng og vanskeliggør samtidig en differentieret vejbetjening af området. Den forløber videre forbi den projekterede Frydenhøj skole, som den afskærer fra sin sportsplads. I Hvidovre skærer vejen ind mellem et institutionsområde og etageboligområdet ved Hvidovre Enghavevej.

*Støjmassigt* vil vejanlægget give problemer i næsten hele sin længde, både i det kommende rekreative område ved Vestenceinten og i villakvarteret øst herfor. Vanskeligere endnu vil forholdene imidlertid blive omkring den projekterede Avedøre Byvej, hvor motorvejen nødvendigvis må føres over Avedøre Byvej og derved vil komme til at ligge ret højt i forhold til de omliggende arealer. Det samme kommer til at gælde ved Gl. Køge Landevej og Avedøre Havnevej. Umiddelbart øst herfor ligger vejlinjen meget tæt på etageboligerne i bebyggelsen „Friheden“, ligesom det også er tilfældet for rækkehusene i Engstrand Allé.

#### *Indføringens 2. afsnit.*

Der foreligger ikke noget egentligt projekt til strækningen mellem Engstrand Allé og Sdr. Boulevard, og det vil således ikke være

muligt at foretage en egentlig *trafik* vurdering af nplaen. Så meget kan imidlertid siges, at sammenfletningen af Vestmotorvejens sydlige og nordlige gren i Sdr. Boulevard ikke vil være hensigtsmæssig, hvis den i det hele taget er mulig. De enkelte motorvejsradialer bør af kapacitetsmæssige og vejplanmæssige grunde føres ind til bykernen i hver sin tracé.

Linjeføringen syd om Valbyparken, gennem haveforeningen Frederikshøj, videre ad Scandiagade, Sydhavnsgade og Enghavevej til Sdr. Boulevard giver anledning til den *byplanmæssige betænkelighed*, at vejen kommer til at danne en sydlig barriere for Valbyparken, og at den derved hindrer en udvikelse af dette rekreative område.

Støjproblemerne må også nævnes, f. eks. ved Sydhavns kvarteret, hvor motorvejen ligger tæt på boligbebyggelsen i Scandiagade, og hvor den i hvert fald for visse strækninger må påregnes hævet over de krydsende gader. Det samme gør sig gældende ved Enghavevej.

Mange af disse problemer har tidligere været drøftet i folketinget, og i forbindelse med behandlingen af forslag til lov om udbygning af motorvejen vest om København og forslag til lov om visse hovedlandeveisanlæg i og ved København (betænkning afgivet af udvalget den 5. maj 1964) stillede en deputation fra Landsforeningen Dansk Arbejde, Industrirådet og Foreningen „Industrikvarteret Avedøre Holme“ forslag om at videreføre Vestmotorvejen over Avedøre Holme.

Til støtte for forslaget anførte de pågældende blandt andet, at der på Avedøre Holme er udlagt et areal til motorvejen, og at man med anlæg af motorvejssystemet over Avedøre til Amager kan lede en væsentlig del af lastbiltrafikken uden om cityområdet, idet muligheden for direkte indkørsel på et motorvejsnet for disse biltransporter vil være attraktiv, og anlægget vil således være med til at dæmpe trafikpresset i den indre del af byen samt i Engstrand Allé.

Forslaget blev dengang forkastet, væsentligst med den motivering, at Københavns Magistrats foreløbige planer gik ud på en noget nordligere forbindelse over Kalveboderne til Amager (jfr. kortbilaget), og i øvrigt med henvisning til de store uafklarede problemer med hensyn til en fast

Øresundsforbindelse, lufthavnens placering og udnyttelsen af de store ubebyggede Vestamagerarealer.

I dag kan disse problemer i princippet betragtes som afklaret. Det er vedtaget, at lufthavnen skal flyttes til Saltholm, og at den første faste forbindelse over Øresund vil blive anlagt som et led i denne udflytning. Desuden kan det betragtes som givet, at ikke blot Vestamager, men også de sydlige dele af Amager herefter vil komme stærkt i søgelyset som fremtidigt bygeområde. Den nordlige forbindelse til Amager vil i dens nuværende udformning såvel byplanmæssigt som støjmessigt kollidere med de foreliggende planer for udformningen af de kommende „Vestamagerbyer“. (Samejbestyrelsen er på grundlag af Amagerkonkurrencen langt fremme med forberedelserne til et omfattende byggeri på Vestamager).

Denne situation har affødt en række nye tanker med hensyn til den sydlige indføring af Vestmotorvejen:

1. *Dansk Arbejde og Industrirådet* har udbygget sit oprindelige forslag til at omfatte en indføring langs med en ny Kalvebodinddæmning, et forslag, der kort kan beskrives således:

Vejen udgår fra udfletningsanlægget vest for Vestenceinten og forløber syd om Avedøre, men nord om Avedøre Holme til Kalveboderne, hvor den spaltes i en gren til Amager og en motorvejsindføring langs Sluseløbet til forbindelse med den kommende motorvejslinje i Godsbaneringen.

Vejen vil få fuld tilslutning ved Gl. Køge Landevej og fuld tilslutning til Avedøre Havnevej, og industrikvarteret Avedøre Holme vil således blive nærmest ideelt motorvejsbetjent, samtidig med at den tunge trafik fra området ikke vil belaste det lokale vejnet nord for dette. For den sydlige del af boligområderne i Avedøre og Hvidovre vil tilkørslen kunne ske vejplanmæssig rigtigt via de to vigtigste lokale veje, Gl. Køge Landevej og Avedøre Havnevej, og trafikteknisk forsvarligt ad forskriftsmæssigt anlagte vejtilslutninger.

Vejen berører ingen bebyggede områder, og forslaget indebærer således, at man praktisk taget vil undgå samtlige de byplanmæssige og lokale trafikmæssige ulemper, et

vejanlæg efter de officielt foreliggende planer medfører. Dertil skal føjes, at der i denne tracé er udlagt rigeligt areal, således at fjernmotorvejen til Sverige på længere sigt vil kunne etableres i en „bred midterrabat“ i den omtalte lokale motorvej.

2. Københavns kommune har i senere tid arbejdet med en nordlig motorvejsindføring ad Ingerslevgade i stedet for Sdr. Boulevard, en ændring, som i hvert fald formelt må forudsætte en ændring af den sydlige indføring, og endvidere med tanker om en sydligt placeret forbindelse fra Vestmotorvejen til Amager over Avedøre Holme.

3. Vejdirektoratet har arbejdet med en ændret indføring af den sydlige gren: gennem Scandiagade, Vasbygade til Kalvebod Brygge og altså uden sammenfletning med Vestmotorvejens nordlige indføring.

Disse forskellige ændringsforslag har naturligt nok ikke ført til et fast formuleret helhedsforslag. Imidlertid står Avedøre Havnevej umiddelbart over for videre udbygning på strækningen fra Vestmotorvejens nordlige indføring til industrikvarte-

ret Avedøre Holme. Dette kræver et omfattende og kompliceret broanlæg, hvor Vestmotorvejens sydlige indføring skal krydse såvel Gl. Køge Landevej som Avedøre Havnevej. Såvel projektering som betydelige anlægsudgifter kan spares, såfremt linjeføringen for den sydlige Vestmotorvejs indføring ændres som angivet i lovforslaget og på kortbilaget. Endvidere vil det pågældende projekt være præjudicerende for Engstrand Allé-motorvejens gennemførelse — en situation med en række uheldige konsekvenser, som det af folketinget nedsatte udvalg klart havde for øje.

Hvad der med sikkerhed kan anbefales i den retning, er:

- 1) at opgive den sydlige motorvejsindføring i hele dens udstrækning til fordel for en indføring over Avedøre Holme med en videreførelse mod Amager og Københavns centrum for øje,
- 2) at bemyndige ministeren for offentlige arbejder til at fremme en planlægning af de to nævnte vejforlængelser, sådan at forslag hertil kan viderebehandles hurtigst muligt.

## Bilag.

**Sammenstilling af bestemmelserne i forslag til ændring af lov om visse hovedlandeveysanlæg i og ved København og den gældende lov.**

*Lovforslaget.*

1. § 3 affattes således:

„§ 3. Ministeren bemyndiges til at foretage fornøden projektering til forberedelse af anlæg af hovedlandeveje fra Fredensbro til Gl. Kongevej, herunder de fornødne tilslutningsanlæg til de i § 1, stk. 1, og § 2 omhandlede hovedlandeveysanlæg. Endvidere bemyndiges ministeren til at anlægge den sydlige indføring af Vestmotorvejen over Avedøre Holme og gennem Kalveboderne i stedet for den hidtil planlagte linjeføring gennem Engstrand Allé. Ved projekteringen må mulighederne for gennemførelse af den kommende motorvejsforbindelse til Amager og Sverige sikres på strækningen over Avedøre Holme.“

*Gældende lov.*

§ 1. Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til at lade nedennævnte vej-anlæg bringe til udførelse:

- 1) En hovedlandvej udbygget som motorvej fra Sortedamssø til Vangede, hvor vejen tilsluttes Helsingørvejen samt omfartsvejen om Lyngby.
- 2) En hovedlandevej fra Borups Plads til et punkt nord for Farum, hvoraf strækningerne fra Borups Plads ad Bispeengen til Hillerødgade samt strækningen nord for Hulgårdsvej udbygges som motorvej.

Stk. 2. Ministeren bemyndiges til at erhverve — om fornødent ved ekspropriation i henhold til reglerne i forordning af 5. marts 1845, jfr. lov nr. 6 af 10. januar 1928 — de arealer m. v., der udkræves til gennemførelsen af de i stk. 1 omhandlede anlæg.

§ 2. Ministeren bemyndiges endvidere til ud over de i § 1 omhandlede strækninger at klassificere vejstrækningen fra Søerne ved Gyldenløvesgade til Borups Plads som hovedlandevej.

§ 3. Ministeren bemyndiges til at foretage fornøden projektering til forberedelse af anlæg af hovedlandeveje fra Fredensbro til Gl. Kongevej, herunder de fornødne tilslutningsanlæg til de i § 1, stk. 1, 1), og § 2 omhandlede hovedlandeveysanlæg, samt fra Engstrand Allé ad Scandiagade og Enghavevej til Sdr. Boulevard.

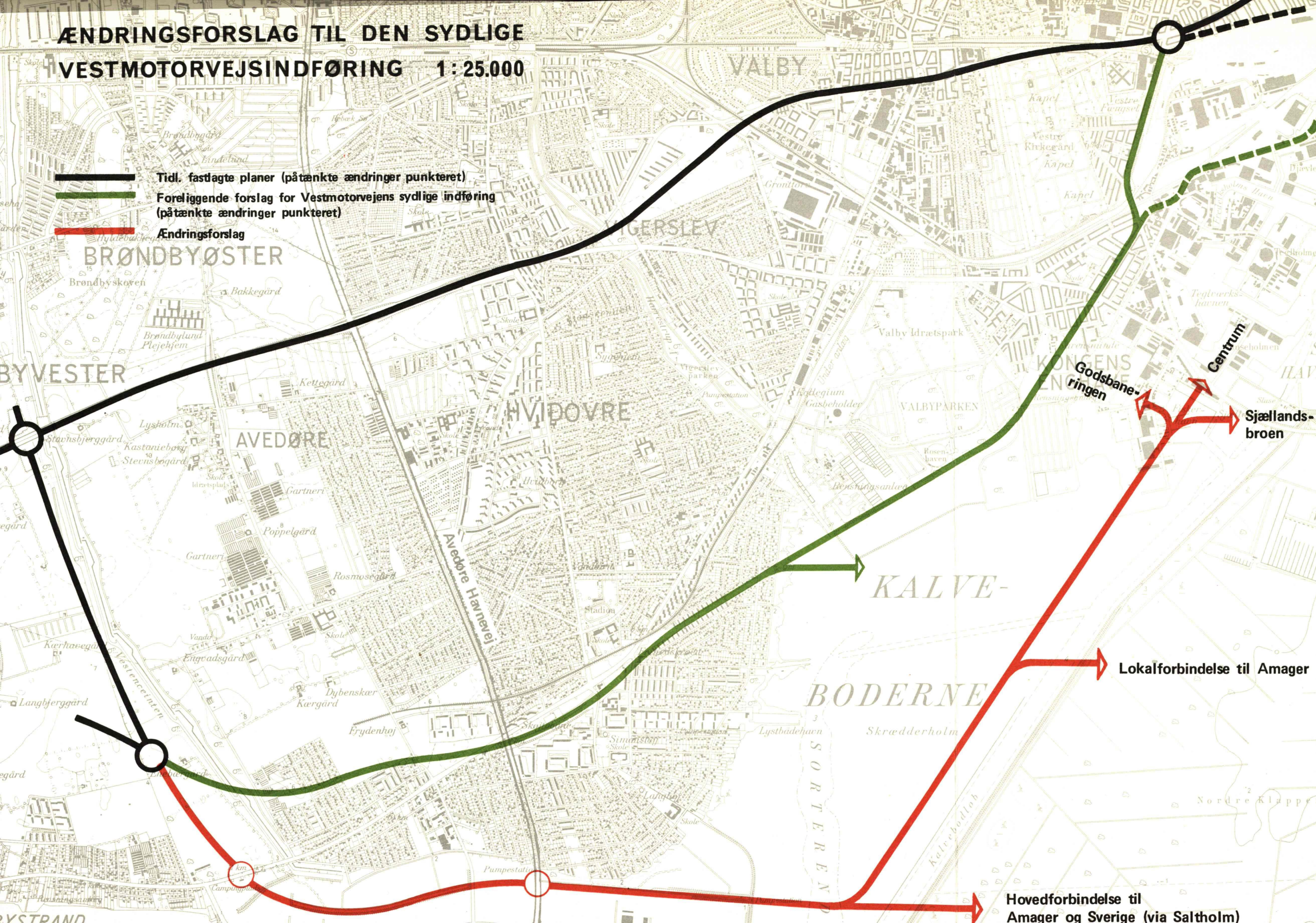


# ÆNDRINGSFORSLAG TIL DEN SYDLIGE VESTMOTORVEJSINDFØRING 1:25.000

 Tidl. fastlagte planer (påtænkte ændringer punkteret)

 Foreliggende forslag for Vestmotorvejens sydlige indføring (påtænkte ændringer punkteret)

 Ændringsforslag



BRØNDBYØSTER

VALBY

HVIDOVRE

AVEDØRE

KALVE-

BODERNE

Godsbane-  
ringen

Centrum

Sjællands-  
broen

Lokalforbindelse til Amager

Hovedforbindelse til  
Amager og Sverige (via Salholm)



Bilag til f. t. l. om visse hovedlandeveisstrækninger.

2. Efter § 4 indsættes som ny paragraf:

„§ 5. Ministeren bemyndiges til at træffe nærmere aftale med kommunalbestyrelserne i Glostrup og Hvidovre om den fremtidige anvendelse af de i henhold til § 4 i Glostrup og Hvidovre kommuner erhvervede arealer.“

§ 5 og § 6 bliver herefter § 6 og § 7.

§ 4. Såfremt der i tiden, indtil forslag til de i § 3 omhandlede hovedlandeveysanlæg kan være udarbejdet og vedtaget af folketinget, projekteres eller udføres bebyggelse, som skønnes at ville vanskeliggøre eller væsentligt fordyre en senere gennemførelse af de omhandlede anlæg, bemyndiges ministeren til at erhverve — om fornødent ved ekspropriation i henhold til reglerne i forordning af 5. marts 1845, jfr. lov nr. 6 af 10. januar 1928 — de arealer m. v., der udkræves til gennemførelsen af disse anlæg.

§ 5. Udgifterne ved de i §§ 1, 3 og 4 omhandlede anlæg og foranstaltninger samt udgifterne ved den fremtidige vedligeholdelse af de dele af vejanlæggene, der udbygges som motorveje, afholdes af vejfonden.

§ 6. Dokumenter, udskrifter og attester m. v., der udfærdiges i forbindelse med de af denne lov omfattede anlæg, fritages for stempel- og tinglysningsafgifter samt andre afgifter til det offentlige.