

## Forslag

til

### Lov om visse hovedlandeveisstrækninger.

Fremsat den 3. december 1970 af *ministeren for offentlige arbejder*.

**§ 1.** Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til som hovedlandevej at lade anlægge en vejforbindelse fra hovedlandevej A 25, Kolding-Toftlund-Abild (Tønder), ved Tankedal øst for Hjarup, til hovedlandevej A 10, Kruså-Kolding, syd for Kolding.

*Stk. 2.* Ministeren bemyndiges til efter anlægget af den i stk. 1 nævnte hovedlandeveisstrækning at nedklassificere den nuværende hovedlandevej A 25, Kolding-Toftlund-Abild (Tønder), for så vidt angår strækningen fra Tankedal øst for Hjarup til Kolding.

**§ 2.** Ministeren bemyndiges til at lade foretage projektering til forberedelse og sikring af anlæg af følgende hovedlandeveisstrækninger, udbygget som motorveje, med de nødvendige tilslutningsanlæg til det eksisterende vejnet:

1. En hovedlandevej i forlængelse af Motorringvejen syd for Brøndbyvester, over Avedøre Holme, Sorterende og Kalvebodløb, syd om Tømmerup og nord om St. Magleby og Dragør til Amagers østkyst med mulighed for tilslutning til en fast forbindelse over Øresund til Sverige.
2. En hovedlandevej fra Kalvebod Strand ca. 1.200 m syd for Sjællandsbroen, videre i den eksisterende Lufthavnsvej til Amagers østkyst med mulighed for videre forbindelse til Saltholm.
3. En hovedlandevej i forlængelse af Vestmotorvejens sydlige gren fra Ringvej B3 til Motorringvejen.
4. En hovedlandevej fra den i nr. 1 nævnte hovedlandevej på østsiden af Avedøre

Min. f. off. arb., vejdir. j. nr. 2-00-00-01-71

Holme mod nord over Kalveboderne til den i nr. 2 nævnte hovedlandevej.

5. En hovedlandevej fra den i nr. 1 nævnte hovedlandevej vest for den nuværende bebyggelse på Amager mod nord langs denne til den i nr. 2 nævnte hovedlandevej.

**§ 3.** Ministeren bemyndiges til at foretage forundersøgelse og forberedende projektering af følgende hovedlandeveisstrækninger, udbygget som motorveje:

1. En ringforbindelse i Københavns og eventuelt i Frederiksberg og Gentofte kommuner fra Lyngbyvejen til den i § 2, nr. 2, nævnte motorvej.
2. Frederikssundmotorvejens videreføring fra motorringvejen til den i nr. 1 nævnte ringforbindelse.

**§ 4.** Såfremt der i tiden, indtil lovforslag til de i § 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.

**§ 5.** I § 3 i lov nr. 167 af 27. maj 1964 om visse hovedlandeveis anlæg i og ved København ændres „Engstrands Allé“ til: „en ydre ringforbindelse i Københavns kommune“.

### Bemærkninger til lovforslaget.

I henhold til § 1, stk. 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.

Udgifterne ved de i lovforslaget omhandlede foranstaltninger vil i henhold til hovedlandeveisloven være at afholde af vejfonden. Tankedalsvejen, der ikke udbygges som motorvej, overgår efter udførelsen til vedkommende kommunale myndigheds bestyrelse.

#### I. Forlægning af hovedlandevej A 25, Tankedalsvejen, jfr. forslagens § 1. (Bilag 1).

Projektering af den nævnte hovedlandeveisstrækning er udført i henhold til lov nr. 237 af 14. juni 1965 om projektering m. v. af en nord-sydgående motorvej i Jylland med forskellige tilsluttende vejforbindelser. Den foreslåede hovedlandeveisstrækning er en del af det i projekteringsloven forberedte tilsluttende vejnet.

I projektet for den i henhold til lov nr. 261 af 4. juni 1970, § 1, stk. 1, under anlæg værende motorvejsstrækning vest om Kolding indgår et tilslutningsanlæg til den af nærværende forslag omhandlede forlægning af hovedlandevej A 25, Tankedalsvejen, der således vil blive forbindelsesvej til motorvejen fra det sydlige Kolding og fra det vestlige opland i retning mod Ribe og Tønder.

Vejen forudsættes anlagt som motortrafikvej, d. v. s. en vej, der uden egentlig motorvejsstandard forbeholdes motortrafik. Samtlige skæringer med andre veje udføres ude af niveau. Vejen udføres øst for motorvejen i 4-sporet profil med midterrabat og vest for motorvejen i 2-sporet profil.

Ud over tilslutningsanlægget til motorvejen bliver der ingen adgang til motortrafikvejen mellem endepunkterne ved hovedlandevej A 10 i øst og ved den eksisterende hovedlandevej A 25 i vest.

Linieføringen, jfr. bilag 1, er i overensstemmelse med den i projekteringsloven forudsatte.

Efter at projektet har været forhandlet i det i forbindelse med projektering og anlæg af den jyske motorvej nedsatte regionsudvalg, har Vejle amtsråd

tiltrådt, at udførelsen foregår på det i nærværende lovforslag omhandlede grundlag.

Kolding byråd, fredningsnævnet i Vejle amt samt fredningsplanudvalget for Vejle og Skanderborg amter har erklæret sig enige i projektet, idet der dog skal forhandles nærmere om enkelte detaljer.

Længden af motortrafikvejen, Tankedalsvejen, er 6,2 km, og overslagssummen for det samlede anlæg andrager, inklusive arealerhvervelsesudgifter, men eksklusiv merværdiafgift, 14,6 mill. kr., med prisniveau april 1970.

Udgifterne påregnes at fordele sig således:

#### Finansår:

1972-73 .....	3,0 mill. kr.
1973-74 .....	5,0 mill. kr.
1974-75 .....	6,6 mill. kr.

Efter bygningen af den i § 1, stk. 1, nævnte hovedlandeveisstrækning vil den nuværende hovedlandevej overgå til kun at være af betydning som en lokal vejforbindelse. Der er derfor i lovforslagets § 1, stk. 2, foreslået givet ministeren bemyndigelse til efter anlægget af den nye hovedlandevej at nedklassificere den nuværende hovedlandevej A 25, Kolding-Toftlund-Abild (Tønder), for så vidt angår strækningen fra Hjarup til Kolding.

#### II. Projektering af motorvejsstrækninger i det sydlige Københavns-område, jfr. forslagens § 2. (Bilag 2).

I det i forslagens § 2 omhandlede motorvejsnet i det sydlige Københavns-område indgår en motorvejsforbindelse til lufthavnen og til en fast forbindelse over Øresund, og disse to øst-vestgående motorveje forbindes med to nord-sydgående motorveje samt med Motorringvejen og Vestmotorvejens sydlige gren. Linieføringen for de foreslåede motorvejsstrækninger er vist på bilag 2. Bilaget er udarbejdet i overensstemmelse med vejdirektoratets redegørelse af 21. september 1970 til folketingets trafikudvalg om motorvejsplaner for Amager, der er optrykt som bilag til den af trafikudvalget den 5. oktober 1970 afgivne beretning.

De hidtil udarbejdede prognoser for den fremtidige vejtrafik dels til og fra lufthavnen, dels til og fra Sverige, forudsiger så betydelige trafikmængder, at der vil blive basis for to adskilte forbindelser.

I 1964 udskrev Københavns kommune en idékonkurrence om en bebyggelsesplan for de inddæmmede arealer på vestsiden af Amager, der ejedes af staten og kommunen i fællesskab.

Af hensyn til det videre arbejde med planerne for disse byanlæg og for byudviklingen på Amager i øvrigt er det vigtigt, at det fremtidige motorvejsnet på Amager nu fastlægges, og den fornødne projektering påbegyndes, også for vejstrækninger hvis anlæg ikke er umiddelbart forstående. Det er ligeledes ønskeligt af hensyn til det videre arbejde med planerne om lufthavnens flytning og en fast forbindelse over Øresund, at kunne fastlægge linierne for motorvejsforbindelserne fra disse.

Ministeriet har forelagt planerne for Københavns amtsråd og Københavns magistrat. Der foreligger svar fra amtsrådet, der kan tiltræde forslaget. Tårnby kommune, der er blevet hørt gennem amtsrådet, har ønsket Øresundslinien lagt syd om Dragør.

Planerne for motorvejsforbindelserne har i nogen tid været Københavns kommune bekendt og er forenelige med de senest foreliggende skitser til kommunens dispositionsplan for Vestamager, men svar fra kommunen foreligger endnu ikke.

Den samlede længde af de foreslåede motorvejsstrækninger er ca. 34 km.

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

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

#### *Motorringvejens videreføring over Avedøre Holme til Dragør, Øresundslinien.*

Den i forslagets § 2, nr. 1, omhandlede motorvejsforbindelse vil betjene den kommende fjerntrafik til og fra Sverige, der måtte have behov for en hurtig og bekvem forbindelse til det øvrige motorvejs- og hovedlandevejsnet gennem landet og til det sydlige udland. Endvidere skaber forbindelsen mulighed for en hensigtsmæssig fordeling af trafik til det storkøbenhavnske område. I det viste vejnet ledes forbindelsen fra Vestmotorvejens sydlige gren og Motorringvejen sammen over Avedøre Holme, hvorfra Øresundslinien føres tværs over Amager nord om Dragør.

Iværksættelsen af anlægget af denne forbindelse i sin fulde udstrækning forudsætter udbygning af en fast forbindelse over Øresund i København-Malmø linien og nærmere fastlæggelse af en sådan forbindelses eventuelle sammenkædning med en fremtidig forbindelse til en ny storlufthavn på Saltholm, jfr.

herved lov nr. 166 af 30. april 1969 om placeringen af en ny Københavns lufthavn.

#### *Lufthavnsvejlinien, jfr. forslagets § 2, nr. 2.*

Den forventede store trafik til og fra lufthavnen gør det ønskeligt at skaffe mulighed for at føre denne trafik ind på en højklasset vej, hvorfra den kan fordele sig til byen og til det overordnede vejnet, der er under opbygning.

Det må anses for hensigtsmæssigt, at lufthavnsvejlinien fortsættes i en ringlinie, på samme måde som Øresundslinien fortsætter i en ringlinie, Motorringvejen.

På grund af den usikkerhed, der forekommer med hensyn til en sådan ringmotorvejslinies placering, jfr. herom bemærkningerne nedenfor til forslagets § 3, er Lufthavnsvejlinien indtil videre kun foreslået fastlagt til Kalveboderne.

Den foreslåede linie følger på strækningen fra Kastrup Lufthavn den eksisterende motorvej — der forudsættes udvidet — og fortsætter derefter mod vest over det inddæmmede areal i en afstand af ca. 1200 m syd for Sjællandsbroen, således at der vil blive plads til en af de skitserede Amagerbyer mellem Sjællandsbroen og motorvejen. Derefter fortsætter motorvejen ud i Kalveboderne, hvor den får tilslutning fra den nord-sydgående motorvej fra Avedøre Holme.

Sjællandsbroen forbliver en lokal forbindelse til betjening af bl. a. den kommende bebyggelse på de inddæmmede arealer.

Der skulle herved være mulighed for at opnå en differentiering af trafikken i den langtrækkende trafik på motorvejen og trafik til de københavnske brokvarterer, der vil kunne benytte Sjællandsbroen. Dette vil især være af betydning for den forventede, store trafik til og fra de planlagte, nye byer på de inddæmmede områder vest for Amager.

#### *Motorvej i forlængelse af Vestmotorvejens sydlige gren fra Ringvej B 3 til Motorringvejen, jfr. forslagets § 2, nr. 3.*

Der har hidtil været nogen usikkerhed omkring videreføringen af Vestmotorvejens sydlige gren øst for Ringvej B 3. Således har der fra kommunal side været rejst kritik af Engstrands Allé-linien og af linien videreføring i Københavns kommune, ligesom der vedrørende denne indføring tidligere i folketinget er fremsat forslag om ændring af § 3 i lov nr. 167 af 27. maj 1964 om visse hovedlandevejsanlæg (F F 1968-69, sp. 7534 ff, tillæg A 5221 ff, F F 1969-70, sp. 1896 ff, 2694 ff, tillæg A 1431 ff). Med det nu foreslåede vejnet er der taget hensyn til denne kritik. Den oprindelige plan om en videreføring ad

Engstrands Allé over Kalvebod til Scandiagade, der var et resultat af arbejdet i „Udvalget angående vejplanlægning m. v. i Storkøbenhavn“, opgives på strækningen fra Motorringvejen til en ydre ringforbindelse i Københavns kommune, jfr. i øvrigt forslagens § 5.

*Motorvej fra Avedøre Holme over Kalveboderne til lufthavnsvejløinien, jfr. forslagens § 2, nr. 4.*

Vestmotorvejens sydlige gren foreslås som nævnt ovenfor ført sammen med Motorringvejens fortsættelse over Avedøre Holme, hvorefter der fra østsiden af Avedøre Holme føres en motorvejsgren mod nord over Kalveboderne til lufthavnsvejløinien.

Denne vej vil få betydning som forbindelse fra Lufthavnen til Motorringvejen og til Vestmotorvejen uden om dennes nordlige gren, hvorved der undgås en yderligere belastning af denne i forvejen stærkt belastede vejstrækning. Endvidere vil vejen få betydning som forbindelse fra Vestmotorvejens sydlige gren til den centrale bydel.

*Motorvej fra Øresundsløinien til Lufthavnsvejløinien, Digevejløinien, jfr. forslagens § 2, nr. 5.*

Forbindelsen mellem Øresundsløinien og Lufthavnsvejløinien langs Digevej vil blive nødvendig, når en fast forbindelse over Øresund er etableret, og bliver da den nærmeste vej fra Sverige til København.

Af hensyn til det forestående byggeri på det inddæmmede areal er det dog af væsentlig betydning, at vejen allerede nu fastlægges og sikres med bygge-linier.

### III. Forundersøgelse og forberedende projektering af en ringforbindelse i Københavns og eventuelt i Frederiksberg og Gentofte kommuner samt af Frederikssundmotorvejens indføring øst for Motorringvejen, jfr. forslagens § 3. (Bilag 2).

*Ringforbindelsen, jfr. forslagens § 3, nr. 1.*

På bilag 2 til det lovforslag, der lå til grund for lov nr. 167 af 27. maj 1964 om visse hovedlandeveis-anlæg i og ved København, var med grønne linier skitse-mæssigt vist et fremtidigt overordnet vejnet i Københavns og Frederiksberg kommuner. En af de skitserede vejlinier var en ydre ringgade, senere kaldet Godsbaneringen, efter et af Københavns kommune udarbejdet skitseprojekt, hvorefter den ydre ringgade fra Lyngbyvej havde et forløb langs godsbanestrækningen til Nørrebrogade, videre mod sydvest gennem Frederiksberg kommune til Roskil-

devej, herfra gennem Valby til godsbanestrækningen ved Københavns Grønttorv og herfra mod syd-øst til Kgs. Enghave.

Som nævnt i bemærkningerne til forslagens § 2, nr. 2, må det anses for hensigtsmæssigt, at Lufthavnsvejløinien fortsættes i en ringlinie, således at lufthavnstrafikken kan ledes udenom de centrale byområder ad en ydre fordelingsringlinie, der også kan betjene regionaltrafikken til og fra hovedstaden. Efter de foreliggende trafikprognoser er der ingen tvivl om, at der er et meget stort behov for en sådan motorvejsringforbindelse, og at behovet vil vokse med den stigende lufthavnstrafik.

En ringvejslinie i fortsættelse af lufthavnsvejen danner sammen med de øvrige vejlinier i nærværende lovforslag og motorvejsnettet i Københavns vestegn en helhed, som det vil være naturligt at søge færdiggjort i sammenhæng og som en statsop-gave.

Efter udbygningen af det nævnte vejnet må det derimod være tvivlsomt, når der henses til de over-vejelser, der for tiden foregår om ændringer i op-gave- og byrdefordelingen mellem staten og kommu-nerne inden for vejområdet, om de indre forbindel-ser til og forbi centrum, såsom Søringen, Åboulevar-den og Vestmotorvejen indenfor den i § 3, stk. 1, omhandlede ringforbindelse vil komme til at ligge inden for statens fremtidige opgaveramme.

Når den ydre ringforbindelse er gennemført, må Søringen og de øvrige nævnte anlæg forudsættes hovedsagelig at skulle betjene ikke gennemgående trafik.

Den af Københavns kommune skitserede vej, der følger godsbaneringen, har kun delvis motorvejs-standart. Med de forventede betydelige trafik-mængder er det imidlertid ønskeligt, at vejen for at give tilfredsstillende trafikafvikling uden om byens centrale dele i hele sin udstrækning bygges som motorvej med de deraf følgende krav til udflet-ningsanlæg og tilslutningsanlæg. Det er derfor uvist, om den af Københavns kommune viste vejføring kan følges, eller om ringvejløinien helt eller delvis må lægges anderledes.

Da motorvejen skal føres gennem områder med tæt bymæssig bebyggelse er det nødvendigt, forin-den vejens linieføring kan fastlægges, at gennemføre en omfattende forundersøgelse og forberedende projektering af mulige linieføringer i det pågældende område, herunder også området øst for Lyngbyvej ud til Øresund. I denne forbindelse søges også skabt klarhed over de med anlægsarbejderne forbundne, meget betydelige omkostninger samt anlægsperi-oden. Når disse undersøgelser er gennemført, er det tanken at fremsætte forslag til en egentlig projekte-

ringslov for folkettinget vedrørende den pågældende motorvejsringforbindelse.

*Frederikssundmotorvejens indførelse, jfr. forslaget § 3, nr. 2.*

Ved lov nr. 238 af 7. juni 1968 blev der givet bemyndigelse til anlæg af Frederikssundmotorvejen på strækningen fra Motorringvejen ved dennes skæring med Jyllingevej til Ballerupvej (B 4).

I Københavns kommunes skitserede vejplan for København fra 1964 indgik Frederikssundmotorvejens videreføring til Godsbaneringen.

Den usikkerhed, der hersker med hensyn til placeringen af en ydre motorvejsringlinie, må indvirke på planerne om Frederikssundmotorvejens videreføring i Københavns kommune.

Det foreslås derfor, at denne vejstrækning indgår i forundersøgelserne og den forberedende projektering af en ydre ringgade, især da netop muligheden for at etablere et udfletningsanlæg mellem de to motorveje kan indvirke på valget af linieføringen.

På bilag 2 er med skravering vist det område i Københavns og Frederiksberg kommuner, hvor der vil kunne blive tale om placeringen af de to motorveje, der er omhandlet i forslaget § 3.

Udgifterne ved de i § 3 foreslåede forundersøgelser og den forberedende projektering skønnes at ville andrage ca. 4 mill. kr.

**IV. Delvis ophævelse af projekteringsbemyndigelse vedrørende Engstrands Alle-linien, jfr. forslaget § 5.**

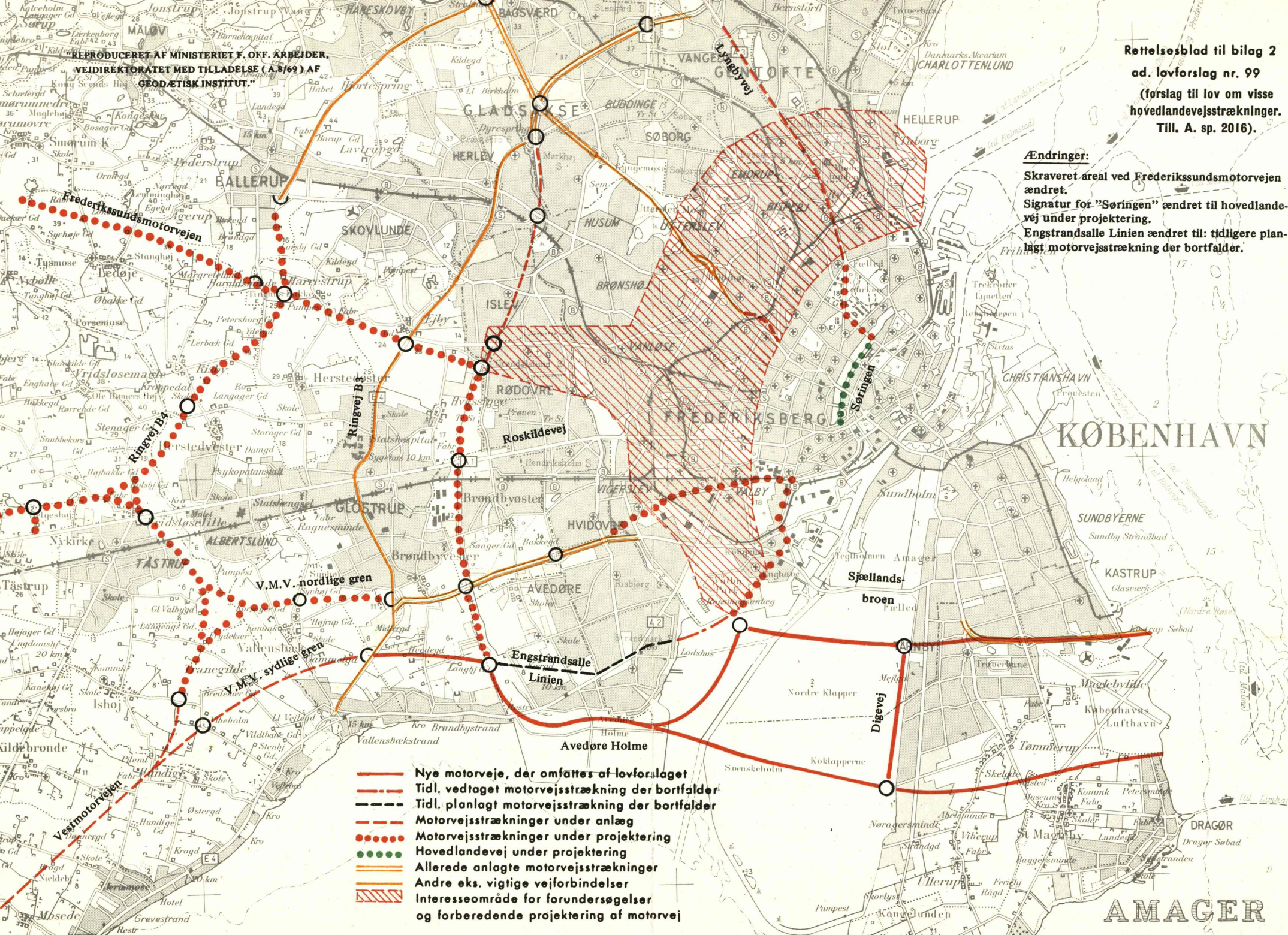
I § 3 i lov nr. 167 af 27. maj 1964 blev der givet bemyndigelse til projektering til forberedelse af anlæg af hovedlandeveje fra Fredensbro til Gl. Kongevej og fra Engstrands Allé ad Scandiagade og Enghavevej til Sønder Boulevard.










I bemærkningerne til forslaget § 2, nr. 3, er henvist til den rejste kritik mod den hidtil forudsatte indførelse af Vestmotorvejens sydlige gren gennem Engstrands Allé, der nu ikke længere kan anses for tidssvarende og derfor foreslås erstattet af den i forslaget § 2, nr. 3, omhandlede motorvejsstrækning og dennes videreføring over Avedøre Holme.

Københavns magistrat har i skrivelse af 22. maj 1968 anmodet ministeriet om at søge lov nr. 167 af 27. maj 1964 ændret således, at strækningen fra kommugrænsen til Ydre Ringgade udgår af den i lovens § 3 nævnte hovedlandeveisstrækning fra Engstrands Allé til Sønder Boulevard.

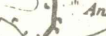






**Ændringer:**

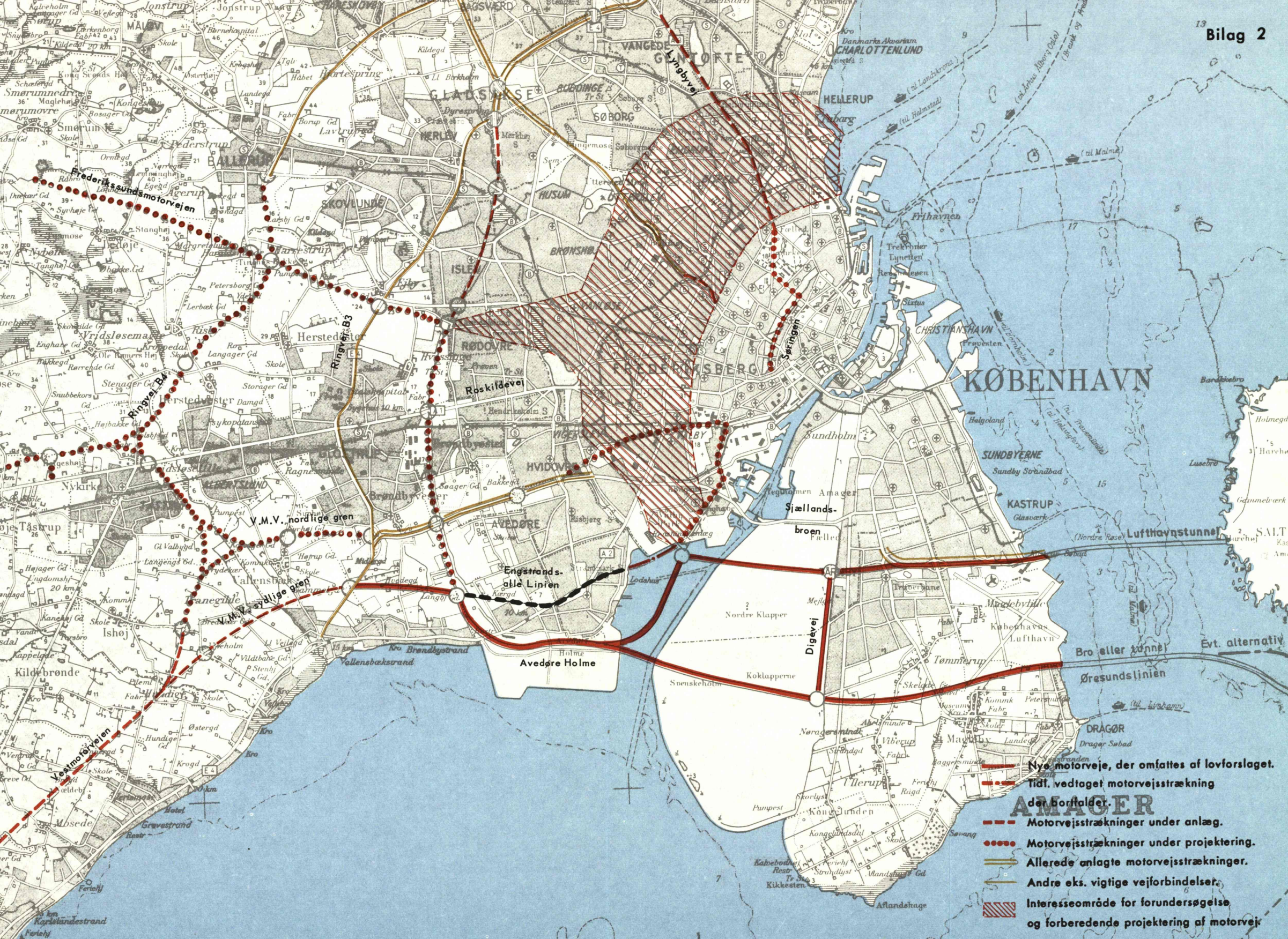
Skraveret areal ved Frederikssundsmotorvejen ændret.  
Signatur for "Søringen" ændret til hovedlandevej under projektering.  
Engstrandsalle Linien ændret til: tidligere planlagt motorvejsstrækning der bortfalder.



-  Nye motorveje, der omfattes af lovforslaget
-  Tidl. vedtaget motorvejsstrækning der bortfalder
-  Tidl. planlagt motorvejsstrækning der bortfalder
-  Motorvejsstrækninger under anlæg
-  Motorvejsstrækninger under projektering
-  Hovedlandevej under projektering
-  Allerede anlagte motorvejsstrækninger
-  Andre eks. vigtige vejforbindelser
-  Interesseområde for forundersøgelser og forberedende projektering af motorvej



-  Hovedlandevej der omfattes af lovforslaget
-  Hovedlandevej under anlæg
-  Allerede anlagte motorveje
-  Andre eksist. vigtigere vejforbindelser
-  Motorvej under anlæg
-  Motorvej under projektering
-  Hovedlandevej der nedklassificeres



# KØBENHAVN

- Nye motorveje, der omfattes af lovforslaget.
- - - Tidl. vedtaget motorvejsstrækning der bortfalder.
- - - Motorvejsstrækninger under anlæg.
- Motorvejsstrækninger under projektering.
- Allerede anlagte motorvejsstrækninger.
- Andre eks. vigtige vejforbindelser.
- ▨ Interesseområde for forundersøgelse og forberedende projektering af motorvej.

## AMAGER