

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 igangsæt 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-