

[Ømann.]

føring i byen, tog man ikke stilling til de problemer, det måtte rejse, at en hovedfærdselsåre skulle passere tæt forbi rigshospitalets bygninger.

Der er nu meget store byggeprojekter i gang eller foran igangsættelse på rigshospitalets og blegdamshospitalets grunde til omkostninger, der beløber sig til op mod en milliard kroner.

Ifølge dagbladet Information hedder det i en rapport, udarbejdet af professor, dr. techn. Fritz Ingerslev, Danmarks tekniske højskole, at det må forekomme påkrævet at få bevist, at andre fremføringer for motorgaden medfører så store ulemper, at bl. a. hensynet til patienterne på rigshospitalet må vige til fordel for andre dokumenterede ulemper. Skal motorgaden passere rigshospitalet, mener professoren, at kun en overdækning på effektiv måde løser støjproblemet.

Medens der som nævnt allerede er foretaget meget store investeringer i undervisnings- og hospitalsinstitutioner på dette sted, er vejarbejderne endnu ikke iværksat.

Spørgsmålet stilles for at fremme overvejelserne om, hvorvidt hensynet til motorgadens placering på dette sted stadig er så tungtvejende, at hensynet til rigshospitalets patienter må vige.

Minister for offentlige arbejder *Horns* svar (21. august 1967):

Den valgte linjeføring for motorvejen ad Nørre Allé og Tagensvej blev i en rapport fra 1959 foreslået af en arbejdsgruppe med repræsentanter for vejdirektoratet, Københavns amts vejinspektorat, stadsingeniørens direktorat og Gentofte kommunes tekniske forvaltning.

Arbejdsgruppen undersøgte forskellige alternative linjer, herunder også en indføring ad Øster Allé til Øster Søgade ved Lille Triangel, men foreslog linjeføringen Nørre Allé-Tagensvej som den trafikalt bedste.

En linjeføring ad Øster Allé måtte som

forudsætning have, at en væsentlig del af trafikken skulle fortsætte mod City ad Østerbrogade-Dag Hammerskjølds Allé-Grønningen-Bredgade-Store Kongensgade, men disse gader kan inden for Stockholmsgade-Kristianiagade ikke tænkes udbygget ud over deres nuværende kapacitet, da en sådan udbygning ville medføre nedrivning af et stort antal bygninger.

De pågældende gaders nuværende kapacitet er mindre end den træfikmængde, der i forvejen kan forventes fremført fra Østerbrogade og Kalkbrænderihavns-gadelinjen (Østbanegade og Strandboulevarden).

Østerbrogade-Dag Hammerskjølds Allé vil heller ikke kunne benyttes til fremføring af trafik fra motorgadeanlægget til de mulige supplerende fordelende ringlinjer inden for Søringen. Disse kan kun tænkes at være Farimagsgadelinjen og Voldgadelinjen, men Farimagsgadelinjen udmunder i Østerbrogade så tæt ved Søgaderne, at der ikke her vil kunne skabes udfletningsmuligheder, og Voldgadelinjen udmunder inden for det kritiske sammenskræingspunkt mellem Østerbrogade og Kalkbrænderihavns-gadelinjen. For at betjene den nordlige del af City må derfor en uændret del af Lyngbyvejstrafikken fremføres til Fredensgade-Sølgade, uanset om motorgaden kunne tænkes ført ad Øster Allé.

En fremføring af motorvejen ad Øster Søgade, fra Østerbrogade til krydset ved Fredensbro, vil kræve et meget kompliceret 3 etagers trafik anlæg i dette kryds og forårsage betydelige bygningsnedrivninger i Sølgade.

Der foreligger ikke udarbejdet noget projekt for en motorvejslinje ad Øster Allé, men det må skønnes, at et sådant anlæg vil blive væsentlig dyrere end fremføring ad Tagensvej, dels fordi vejstrækningen vil være 15-20 pct. længere, dels fordi den vil medføre nedrivning af kostbare bygninger langs Øster Allé og mellem Blegdamsvej og Søerne.

På grundlag af disse overvejelser lagde