

# Danmarks første motorvej 50 år

Af akademiingeniør Carl Johan Hansen

*Hørsholmvejen kunne den 23. januar i år fejre 50-året for sin åbning. Det var Danmarks første motorvej, som blev åbnet denne dag under stor festivitas af daværende minister for offentlige arbejder, Kai Lindberg. Hørsholmvejens færdiggørelse vakte stor opmærksomhed i samtiden, bl.a. med transmission i radioen fra begivenheden, hvor selveste Gunnar "Nu" Hansen rapporterede.*



*Hørsholmvejen under anlæg med langvarigt arbejdsløse. Da arbejdet blev genoptaget i 1950'erne, blev der anvendt mere moderne jordarbejdsmaskiner.*

Hørsholmvejens historie er mere end 80 år gammel. Vejen var allerede medtaget i en betænkning, som Dansk Ingeniørforenings "Udvalg om fremtidige Hovedtrafiklinier fra København" afgav i 1926. Den var ment som en aflastning af Strandvejen og af Lyngbyvejen og den gamle Kongevejen til Hørsholm, idet den skulle forløbe fra Vangede vest om Dyrehaven med endepunkt i Hørsholm – deraf navnet. Op gennem 1930'erne blev vejen drøftet, og i 1938 blev der fra Arbejds- og Socialministeriet stillet midler til arbejdets påbegyndelse som beskæftigelsesarbejde. Københavns og Frederiksborg amter traf herefter de nødvendige beslutninger om at igangsætte vejen, som skulle udbygges med motorvejskarakter som "en fuldt moderne fjerntrafikvej med broer over eller under skærende veje".

I den fastlagte udformning udgik Hørsholmvejen fra Lyngbyvej ved Jægersborg og førtes derfra nordpå vest om Nærum og øst om Gl. Holte til skæring med den gamle Kongevejen ved Brådebæk syd for Hørsholm – Danmarks første hovedlandevej fra 1775 – og herfra videre mod nord igen til skæring med Kongevejen ved Brønsholm nord for Hørsholm.

Vejens tværprofil skulle være 31,0 m

med 2 kørebaner adskilt af midterrabat samt cykelstier og smalle fortove langs siderne – de sidste adskilte fra kørebanerne med hegn. Årsagen til, at der skulle være stier langs vejen, var, at den dagældende færdselslov ikke gav mulighed for at anlægge en offentlig vej uden cykel- og gangsti, når den var åben for almindelig færdsel. Arbejdet gik også i gang i 1938, og en hel del jordarbejde blev udført før 2. verdenskrig, hvorefter arbejdet standsede.

## Hørsholmvejen vedtages af Rigsdagen

I "Lov om Anlæg af en Motorvej vest om København samt Udbygning af Hørsholmvej som Motorvej", som Rigsdagen vedtog 11. april 1942, blev ministeren for offentlige arbejder imidlertid bemyndiget til at lade Hørsholmvejen anlægges som motorvej. Samtidig blev statens bidrag forøget, idet det skulle udredes af afgifter fra to særlige "benzin-enører".

Tværprofilet blev samtidig ændret, idet der ikke skulle være stier langs vejen. Tværprofilet skulle omfatte 2 kørebaner af 7,5 m adskilt af en 4,0 m bred midterrabat. Kørebanerne skulle afgrænses i begge sider med befæstede rabatter 0,5 og 1,0 m brede henholdsvis i venstre og højre side og 2 yderrabatter på 1,0 m – en samlet vejbredde på 24,0 m.

Det videre arbejde blev overdraget til den nyoprettede Teknisk Central, men der skete ikke dog ikke meget i krigsårene og tiden efter på grund mangel på ressourcer. Vejtrafikken voksede da heller ikke under krigen. Antallet af biler i Danmark var således i 1940 på 162.000 og 10 år senere var tallet kun vokset til 169.000.

Herefter begyndte vejtrafikken imidlertid igen at stige kraftigt – i 10-års perioden 1950 - 60 steg biltallet således fra 169.000 til 504.000. Københavns og Frederiksborg amter ønskede derfor vejen anlagt så hurtigt som muligt, og ministeren for offentlige arbejder godkendte i 1951, at arbejdet kunne genoptages. Det blev samtidig bestemt, at

arbejdets skulle udføres af de to amters vejvæsener under Vejdirektoratets tilsyn. Finansieringen skete ved 100% vejfondstilsudskud, og i 1952 gik arbejdet for alvor i gang igen.



*Kortegen med 13 busser og mange personbiler er klar til at åbne Danmarks første motorvej. Nogle kørte fast i sneen, idet der havde været en voldsom snestorm blot 2 dage før.*

## Åbningen en stor begivenhed

Den 23. januar 1956 kunne Danmarks første motorvej så åbnes – en 12 km lang strækning fra Jægersborg til Brådebæk. Allerede den første dag kørte der 4.140 biler og 302 motorcykler på den nye motorvejsstrækning.

Radioens Gunnar "Nu" Hansen rapporterede fra åbningen, at en kortege på 13 rutebiler med 300 gæster og endnu flere personbiler kørte den 12 km lange strækning fra Jægersborg til Brådebæk og tilbage igen, hvorefter der var en "biltudekoncert" som markering. Og ved den efterfølgende festlighed for 300 indbudte på Bellevue Strandhotel fortalte overingeniør K.O. Larsen fra Vejdirektoratet om planerne for det fremtidige motorvejsbyggeri i Danmark. Det var videreførelsen af Hørsholmvejen nordpå til Brønsholm – åbnet året efter – og anlægget af motorveje til Halsskov - Knudshoved færgeoverfarten, som ligeledes var klar i 1957. Herudover var det Ringmotorvejen om



*På den første dag kørte 4.140 automobiler og 312 motorcykler ad den nyåbnede Hørsholmvej.*



*Hørsholmvej ved udfletningen ved Sandbjerg en gang i 1970'erne. Foto: CJH.*

København og Fugleflugtslinien mod syd til Rødby - Puttgården.

På Hørsholmvejen var der etableret 7 udfletningsanlæg – det største ved Jægersborgvej, hvor der bl.a. også var taget hensyn til den fremtidige Motorringvej. Vejens kørebaner blev støbt i cementbeton á 7,5 m's bredde – de var uden jernindlæg og kun forbundet med dyvler mellem hver dagsproduktion af ca. 200 m. Efter støbningen blev der med 5-6 m's mellemrum og i kørebanelmidterne skåret tvær- og længdefuger for indicering af fremtidige revnedannelser.

Ved vejen blev der indrettet holdepladser for busser ved bro- eller tunnelanlæg for skærende veje eller stier. Der blev også anlagt flere vigepladser eller rastepladser, bl.a. Danmarks første anlæg, hvor man kunne spise – det berømte Storkereden, hvortil søndagsturen gik for mange i de første år efter åbningen. Der blev videre anlagt sti eget tracé på vestsiden af vejen.

#### Nødvendig udbygning af Hørsholmvejen

I årene efter Hørsholmvejens åbning fortsatte vejtrafikken som bekendt at vokse voldsomt, således at den i begyndelsen af 1990'erne var vokset til 50.-60.000 køretøjer i døgnet. Det betød, at kapaciteten var ved at være udtømt, så der var store kødannelser i morgen- og eftermiddagsmyldretiderne. Samtidig var der store problemer med betonkørebanerne, som blev repareret

flere gange uden den helt store succes. Det blev derfor besluttet, at Helsingørmotorvejen – som Hørsholmvejen blev "omdøbt" til – skulle udvides til 6 spor fra Jægersborg til Gl. Holte, som er den hårdest belastede strækning. Arbejdet gik i gang maj 1996 og den 4. december 1997 kunne den 7 km lange udvidede strækning tages i brug. Det nye tværprofil er et smalt 6-sporet profil med 2 x 11,0 m kørebaner adskilt af en midterrabat på 4,0 m. Der er 2,5 m nødspor og 1,0 m yderrabatter, i alt en samlet bredde på 33,0 m.



*Dagens Hørsholmvej (Helsingørmotorvejen) efter udvidelsen til 6 spor.*