

## Bilag I.

Ministeriet for offentlige arbejder.

København, den 30. marts 1954.

I anledning af det ærede udvalgs forespørgsel i skrivelse af 19. marts 1954 tillader jeg mig herved at oplyse følgende:

ad 1) (Oplysning om videreførelse sydpå af den projekterede motorvej vest om København, idet forudsætningen for, at staten beholder de eksproprierede arealer, som ligger øst for B<sub>3</sub>, jo må være, at motorvejen senere udbygges og føres videre sydpå.)

Det må antages, at Ringvej B<sub>3</sub> fra Kagsaa mod syd i en årrække vil have tilstrækkelig kapacitet til at tage den mere gennemgående trafik, d. v. s. dels den trafik, der kører helt uden om København, dels den trafik, der har endepunkt og, eller udgangspunkt i København, men benytter Ringvejen på en strækning. Det bemærkes herved, at Ringvejen uden ekspropriation vil kunne udbygges som 4-sporet vej med midterrabat.

Vejen lider dog som gennemgående trafikvej af visse mangler:

Allerede omkring Præstebro vil 2—3 veje blive tilsluttet; og der findes umiddelbart nord for Herlev allerede en del randbebyggelse langs vejen. Nord for Herlev indmunder endvidere vejen fra Hjortespring. I selve Herlev krydser Frederikssundsvej i niveau. Syd for Herlev findes eller anlægges sideveje til boligkvarterer mod øst og industrikvarterer mod vest. Ved Ejby indføres Jyllingevej i niveau, og ved Glostrup omkring det nye amtssygehus er randbebyggelsen i livlig udvikling. Ved skæringen med hovedvej 1 i Glostrup er forholdene allerede nu mindre gode og vil med den stærkt øgede både krydsende og svingende trafik, der må forudses, når hele ringlinien fra Jægersborg til Køgevej er udbygget, blive særdeles uheldige. Den høje bebyggelse ved dette kryds vanskeliggør vejtekniske forbedringer.

Hvor længe vejen vil være tilfredsstillende som gennemgående trafikåre, vil i nogen grad afhænge af, i hvilket omfang der sker yderligere bebyggelse ved og omkring den, og i hvilket omfang lokal færdsel, herunder cykle- og fodgængertrafik, føres ind på eller krydser den.

Samtidig med at Ringvej B<sub>3</sub> på denne måde bliver utilfredsstillende som gennemgående trafikvej, vil dens betydning som hovedåre for mere lokal trafik dog formentlig være steget så meget, at vejanlægget vil blive fuldt udnyttet, selvom den gennemgående trafik overføres til motorvejsanlægget.

Andre faktorer, der vil kunne fremskynde anlægget af den projekterede motorvejsstrækning fra Kagsaa mod syd, er ønskeligheden af at få vestmotorvejen tilknyttet en kommende industrihavn ved Avedøre og den i skitsen til generalplan for København viste motorvejsforbindelse til Lufthavnen over Sydløbet og Amager Fælled. Disse vejforbindelser, der vil få direkte forbindelse med en vestmotorvej, vil medføre, at en stor del af trafikken til industrihavnen og Amager ledes uden om Københavns centrale dele. Dette forudsætter dog, at omkørselsruten er trafikalt tilfredsstillende og ikke ligger for langt mod vest, og begge disse krav opfylder ringmotorvejen, såfremt denne til sin tid forlænges mod syd. Hvis der bygges en Øresundsbro i linien København—Malmø, må det yderligere påregnes, at vejtrafikken fra denne føres ad Lufthavnsvejen, og den del af denne trafik, der har mål i Nordsjælland, vil med fordel kunne føres ad den ovenomtalte nye forbindelse over Sydløbet og videre ad ringmotorvejen, såfremt denne forlænges fra Kagsaa mod syd.