

muligt at foretage en egentlig *trafik* vurdering af nplæn. Så meget kan imidlertid siges, at sammenfletningen af Vestmotorvejens sydlige og nordlige gren i Sdr. Boulevard ikke vil være hensigtsmæssig, hvis den i det hele taget er mulig. De enkelte motorvejsradialer bør af kapacitetsmæssige og vejplanmæssige grunde føres ind til bykernen i hver sin tracé.

Linjeføringen syd om Valbyparken, gennem haveforeningen Frederikshøj, videre ad Scandiagade, Sydhavnsgade og Enghavevej til Sdr. Boulevard giver anledning til den *byplanmæssige betænkelighed*, at vejen kommer til at danne en sydlig barriere for Valbyparken, og at den derved hindrer en udvidelse af dette rekreative område.

Støjproblemerne må også nævnes, f. eks. ved Sydhavns kvarteret, hvor motorvejen ligger tæt på boligbebyggelsen i Scandiagade, og hvor den i hvert fald for visse strækninger må påregnes hævet over de krydsende gader. Det samme gør sig gældende ved Enghavevej.

Mange af disse problemer har tidligere været drøftet i folketinget, og i forbindelse med behandlingen af forslag til lov om udbygning af motorvejen vest om København og forslag til lov om visse hovedlandeveis-anlæg i og ved København (betænkning afgivet af udvalget den 5. maj 1964) stillede en deputation fra Landsforeningen Dansk Arbejde, Industrirådet og Foreningen „Industri kvarteret Avedøre Holme“ forslag om at videreføre Vestmotorvejen over Avedøre Holme.

Til støtte for forslaget anførte de pågældende blandt andet, at der på Avedøre Holme er udlagt et areal til motorvejen, og at man med anlæg af motorvejssystemet over Avedøre til Amager kan lede en væsentlig del af lastbiltrafikken uden om cityområdet, idet muligheden for direkte indkørsel på et motorvejsnet for disse biltransporter vil være attraktiv, og anlægget vil således være med til at dæmpe trafikpresset i den indre del af byen samt i Engstrand Allé.

Forslaget blev dengang forkastet, væsentligst med den motivering, at Københavns Magistrats foreløbige planer gik ud på en noget nordligere forbindelse over Kalveboderne til Amager (jfr. kortbilaget), og i øvrigt med henvisning til de store uafklarede problemer med hensyn til en fast

Øresundsforbindelse; lufthavnens placering og udnyttelsen af de store ubebyggede Vestamagerarealer.

I dag kan disse problemer i princippet betragtes som afklaret. Det er vedtaget, at lufthavnen skal flyttes til Saltholm, og at den første faste forbindelse over Øresund vil blive anlagt som et led i denne udflytning. Desuden kan det betragtes som givet, at ikke blot Vestamager, men også de sydlige dele af Amager herefter vil komme stærkt i søgelyset som fremtidigt bygeområde. Den nordlige forbindelse til Amager vil i dens nuværende udformning, såvel byplanmæssigt som støjmæssigt kolliderer med de foreliggende planer for udformningen af de kommende „Vestamagerbyer“. (Samejbestyrelsen er på grundlag af Amagerkonkurrencen langt fremme med forberedelserne til et omfattende byggeri på Vestamager).

Denne situation har affødt en række nye tanker med hensyn til den sydlige indføring af Vestmotorvejen:

1. *Dansk Arbejde og Industrirådet* har udbygget sit oprindelige forslag til at omfatte en indføring langs med en ny Kalvebodinddæmning, et forslag, der kort kan beskrives således:

Vejen udgår fra udfløtningsanlægget vest for Vestenceinten og forløber syd om Avedøre, men nord om Avedøre Holme til Kalveboderne, hvor den spaltes i en gren til Amager og en motorvejsindføring langs Sluseløbet til forbindelse med den kommende motorvejslinje i Godsbaneringen.

Vejen vil få fuld tilslutning ved Gl. Køge Landevej og fuld tilslutning til Avedøre Havnevej, og industri kvarteret Avedøre Holme vil således blive nærmest ideelt motorvejsbetjent, samtidig med at den tunge trafik fra området ikke vil belaste det lokale vejnet nord for dette. For den sydlige del af boligområderne i Avedøre og Hvidovre vil tilkørslen kunne ske vejplanmæssig rigtigt via de to vigtigste lokale veje, Gl. Køge Landevej og Avedøre Havnevej, og trafikteknisk forsvarligt ad forskriftsmæssigt anlagte vejtilslutninger.

Vejen berører ingen bebyggede områder, og forslaget indebærer således, at man praktisk taget vil undgå samtlige de byplanmæssige og lokale trafikmæssige ulemper, et