

til Vestmotorvejen, planerne for bebyggelse af Vestamager efter vinderprojektet samt planerne for en særlig motorvejsforbindelse til Sverige, uafhængig af lufthavnsforbindelsen.

Imidlertid søgte man i vejdirektoratet at finde frem til en løsning på de mange problemer, og resultatet blev en vejplan, der forudsatte, at lufthavnsmotorvejen fra Saltholm nord om den nuværende Kastrup lufthavn fortsætter direkte i Godsbaneringen i en linjeføring syd for Sjællandsbroen og i en afstand fra denne, således at der kan placeres en Amagerby nord for lufthavnsmotorvejen på det inddæmmede areal. Sjællandsbrovejen vil på denne måde komme til at fungere som en overordnet fordelingsvej til betjening af den mere lokalprægede trafik, uafhængig af det overordnede motorvejssystem. Samtidig vil lufthavnstrafikken på en bekvem måde blive ledt uden om det indre København. Hvor lufthavnsmotorvejen løber sammen med Godsbaneringen, sker desuden en afgrening mod syd til Vestmotorvejens sydlige gren, der tænkes placeret i det reserverede areal over Avedøre Holme.

Ved den østlige begrænsning af det nu inddæmmede areal løber lufthavnsmotorvejen på denne måde sammen med Øresundsforbindelsen, der forudsættes placeret over det inddæmmede areal og videre i en linje syd om den nuværende lufthavn i Kastrup med bro eller tunnelforbindelse til sydspidsen af lufthavnsområdet på Saltholm og videre til Sverige.

Det foreslåede motorvejsnet fremgår af den vedlagte plan.

Der er ikke i dette forslag taget stilling til en eventuel motorvej langs Amagers østkyst, ligesom der ikke er taget stilling til, på hvilken vejklasse trafikken fra Øresundsforbindelsen og lufthavnsmotorvejen skal indføres til Københavns centrale dele. På planen er kun vist de nødvendige udfletningsanlæg til betjening af denne trafik. Tilstøtningsanlæggenes antal og placering er ikke endeligt fastlagt. Formentlig bør deres antal søges indskrænket noget.

Den foreliggende vejplan har været drøftet med Københavns kommunes og Køben-

havns amts teknikere, der for begges vedkommende ikke har haft principielle indvendinger imod planen.

Ministeriet har den 1. maj hørt Københavns amt og Københavns kommune over planen. Der foreligger svar fra Københavns amt, der kan tiltræde forslaget. Der foreligger endnu ikke svar fra Københavns kommune.

Vejsystemet kan gennemføres, når der bliver behov derfor uanset tidspunktet for flytningen af Københavns lufthavn til Saltholm, idet lufthavnstrafikken skal køre ad samme vejlinje.

Det må dog bemærkes, at der ikke vil kunne bygges bro i Øresundslinjen på strækningen mellem Amager og Saltholm, så længe Københavns lufthavn i Kastrup opretholdes. Vejdirektoratet er for tiden i færd med at undersøge bro- og tunnelprojekter i denne linje.

Det foreliggende vejplanforslag forudsætter således i den endelige udbygning en adskillelse mellem Øresundsforbindelsen og den internt danske forbindelse til lufthavnen. I en overgangsperiode vil også Sverigestrafikken kunne betjenes af Saltholmsforbindelsen.

Endvidere forudsættes, at Engstrands Allé-linjen opgives, idet Anagertrafikken mod vest føres over det reserverede areal på Avedøre Holme.

Endelig må det påregnes, at der sker en inddæmning af arealerne i Kalveboderne, et projekt, der arbejdes med i et udvalg, hvis formand er stiftamtmand B. H. Rossel.

Hvis det foreliggende vejplanforslag bliver vedtaget, vil der kunne pålægges bygge-linjer på arealerne, således at udnyttelsen af disse til bebyggelse vil kunne igangsættes. Der er ved dette vejplanforslag ikke taget endelig stilling til antallet af vognbaner i de enkelte vejlinjer. Dette spørgsmål vil til en vis grad kunne påvirkes af arealernes udnyttelse, hvorimod arealudnyttelsen i det foreliggende tilfælde ikke ses at kunne få nogen indflydelse på nettets maskevidde.

De eventuelle støjproblemer for bebyggelsen forudsættes løst ved en hensigtsmæssig udførelse af bebyggelsesplanen.