

gennemskårne kommuner ved at udbygge strækningen Lyngbyvej-Kagså ad motorvejens linie, men som almindelig landevej. Vejen skulle i så fald udbygges i niveau med de tilsluttende veje. Denne løsning måtte medføre anlæg af cykle- og gangstier langs vejen. Da motorvejen imidlertid ikke er forudsat forsynet med stianlæg, kan der dog næppe overalt blive plads til sådanne inden for de nuværende ekspropriationsgrænser. Vejen må i dette tilfælde tilsluttes en rundkørsel på Lyngbyvej ved Ræveskovbakken, og der må derfor eksproprieres til vejstrækningen mellem Stolpegaardsvej og Lyngbyvej. Den pågældende udbygning af vejen, herunder anlæg af en underføring for Jægersborgvej og rundkørsler ved Lyngbyvej, Stolpegaardsvej, Frederiksborgvej og Hareskovvej samt anlæg af B<sub>3</sub> som lokal vej mellem Buddinge og Kagså, vil koste 8,9 mill. kr., regnet fra Ermelundsstien til Kagså. Den tilsvarende udbygning af ringvej B<sub>3</sub> vil koste 8,3 mill. kr., altså 0,6 mill. kr. mindre. Den reelle forskel er dog kun 0,2 mill. kr., idet man ved udbygningen af ringvej B<sub>3</sub> må regne med at skulle anvende et beløb på 0,4 mill. kr. til rydning af motorvejen på strækningen mellem Lyngbyvejen og Kagså.

Når man forudsætter, at muligheden for en senere udbygning af en motorvej på strækningen mellem Kagså og Roskildevej bør bevares, følger heraf at også forbindelsen fra Kagså til Hørsholmvejen, hvilken sidste vejs anlæg som motorvej ligger fast, til sin tid må kunne udbygges som motorvej.

En sådan senere ombygning til motorvej af strækningen mellem Hørsholmvejen og Kagså må anslås at ville koste ca. 12,0 mill. kr. Anlæg alene af viadukter for de betydende veje, Stolpegaardsvej, Buddingevej, Frederiksborgvej og Hareskovvej, vil — udført efter vejens oprindelige anlæg — koste 4,3 mill. kr., men en sådan trinvis udbygning vil medføre en uheldig og for trafikken uøkonomisk udformning af de pågældende vejes, henholdsvis ringvejens, længdeprofiler. En i dette tilfælde senere yderligere ombygning af vejen til egentlig motorvej til medføre en udgift på 9,2 mill. kr., hvorved udgifterne til den samlede ombygning af vejen til motorvej forøges til  $4,3 + 9,2 = 13,5$  mill. kr. Vejen vil ved en trinvis udbygning således koste  $8,9 + 12,0 = 20,9$  mill. kr., henholdsvis  $8,9 + 4,3 + 9,2 = 22,4$  mill. kr. sammenlignet med en udgift på 13,8 mill. kr. ved straks at udføre vejen som motorvej. I de anførte tal, der alle er baseret på prisniveauet januar 1944, er medregnet 1,4 mill. kr. til anlæg af B<sub>3</sub> som lokal vej på strækningen fra Buddinge til Kagså. Ved behandlingen af spørgsmålet om en trinvis udbygning af den her omhandlede vej er henvist til den derved opnåede rentebesparelse, hvis størrelse i øvrigt vanskeligt forud vil kunne bestemmes med større nøjagtighed. En sådan rentebesparelse synes dog ikke at burde tillægges afgørende vægt over for de ovennævnte tal for anlægsudgifterne, også under hensyn til, at en udbygning af vejen til motorvej straks vil medføre væsentlige fordele og besparelser for trafikken, som må modregnes rentebesparelserne.

Udvalget har været af den opfattelse, at de oprindelige motorvejsplaner tog for lidet hensyn til motorvejens forbindelse med de lokalområder, hvor igennem vejen forløber. På strækningen fra Lyngbyvej til Kagså forudsattes således kun tilslutninger ved Stolpegaardsvej og Hareskovvej, men hertil foreslås nu føjet tilslutninger også ved Buddingevej og Frederiksborgvej, således som vist på *bilag 2*. Endvidere har udvalget ikke fundet det oprindelige forslag til forbindelse mellem Lyngbyvejen og motorvejen, d. v. s. motorringvejen vest om København og Hørsholmvejen, helt tilfredsstillende. Et af Københavns Amts Vejvæsen udarbejdet projekt til en omlægning af motorvejslinien på dette sted i forbindelse med bygning af en udfletning i flere etager ved Lyngbyvejen har været forelagt udvalget, men har stødt på bestemt modstand dels fra Gentofte Kommune, der af hensyn til de vidt fremskredne bebyggelsesplaner i området ikke ønsker forandring i de een gang